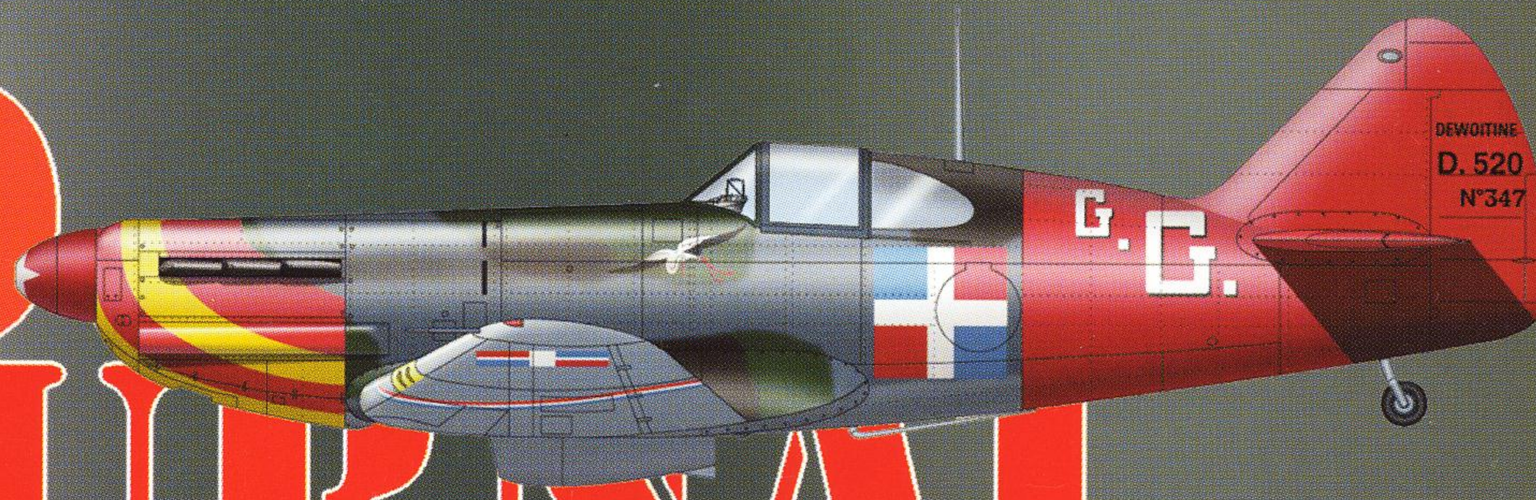
AÉRO JOURNAL

N°17
BIMESTRIEL
FÉV - MAR 01



La lutte aéronavale

Les Aerosiluranti

La fin du *Repulse* et du *Prince of Wales*

Les Swordfish de la RAF

Le CAO-700

M 4873 - 17 - 39,00 F - RD
FRF 39,oo – BEF 285,oo – Euros 5,95

NOTAM
[NOTICE TO AIRMEN]

Les faits sont têtus

Comme le disait si justement Alphonse Allais, il n'y a rien de plus difficile à prévoir que l'avenir. Toutes les doctrines, toutes les stratégies, tous les concepts ont été élaborés en temps de paix à partir de suppositions, d'hypothèses et de postulats dont personne ne pouvait savoir s'ils résisteraient à la dure réalité des faits.

Toutes les forces aériennes se sont armées en fonction d'un probable conflit dont aucun état-major n'était en mesure de prévoir le développement dans le futur, ni les répercussions que celui-ci aurait inévitablement sur la théorie.

Certains pans de doctrine se sont effondrés d'entrée, non pas forcément parce que le concept était mauvais, mais parce que certains éléments avaient été négligés. Ce fut le cas de l'aviation d'assaut française, massacrée faute d'avoir intégré le développement en Allemagne de l'artillerie antiaérienne légère et mobile.

D'autres théories ont été plus longues à ébranler. Il ne fait plus l'ombre d'un doute que s'il est un type d'avion qui a pris une part prépondérante dans la victoire des Alliés, ce n'est pas le bombardier, mais bel et bien le chasseur. C'est à lui qu'il a appartenu de conquérir et de conserver la supériorité aérienne, sans laquelle toute offensive terrestre, navale ou aérienne était vouée à l'échec.

Ce même avion de chasse dont tous les grands théoriciens des années trente, de Douhet à Trenchard en passant par Mitchell, voulaient se débarasser, parce que « *le bombardier finit toujours par passer* ». Oui, mais à quel prix ! L'USAAF découvrira avec soulagement qu'une escorte musclée peut économiser plusieurs centaines de vie par mission.

La supériorité absolue du cuirassé compte parmi les belles théories qui se sont effondrées avec d'autant plus de brutalité que, pour ses partisans, rien ne le laissait prévoir. Le combat aéronaval qui eut lieu le 10 décembre 1941 au large de la Malaisie aura d'immenses répercussions sur la doctrine d'emploi des marines belligérantes. Comme s'en étonna l'historien britannique Martin Middlebrook : « *certaines théories attendent parfois un temps étonnamment long à être testées sur le terrain. On pourra peut-être être surpris que le bilan en soit dressé au terme d'une action très rapide et sans grande complexité* ».

CJE

AÉRO-JOURNAL N° 17 – Février - mars 2001

Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions, S.A.R.L. au capital de F. 50 000 immatriculée au RCS d'Auch, SIRET 418 838 934 00028.

Commission paritaire : 77345

ISSN : 0336-1055

Dépôt légal : 1e trimestre 2001

Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Christian-Jacques Ehrengardt

Secrétaire de rédaction : Philippe Listemann

Reponsable de la publication pour la Belgique : J-Ph. Tondeur, Av.Fr.Van Kalken 9, 1070 Bruxelles, Belgique

Adresse du siège social :

AÉRO-ÉDITIONS
50, bld Paul Valéry 32500 Fleurance
(Tél.: 05.62.06.03.00 - fax : 05.62.64.05.22 - e-mail : aerojournal@infonie.fr)

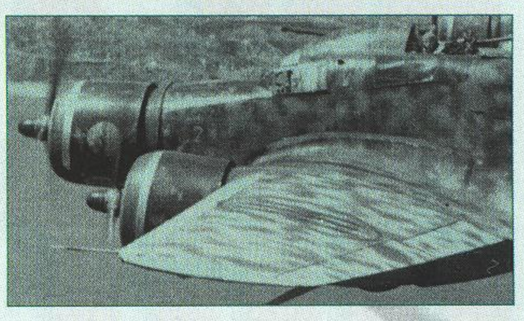
Imprimé en France par N.P.C. à Limoges (87).
Prix au numéro : F. 39,oo (France) ou Euro 6,20.

Les articles publiés n'engagent que la reponsabilité de leurs auteurs.
© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

SOMMAIRE

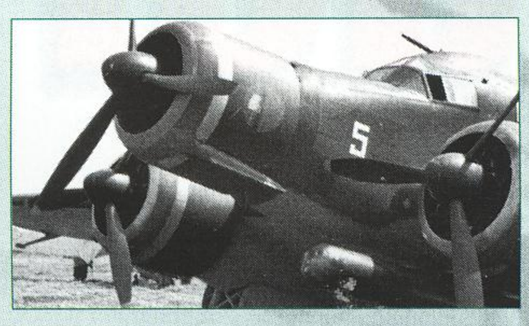
6 **Le 104° *Gruppo* au combat**

Le 104° *Gruppo* a commencé la guerre comme groupe de bombardement horizontal, puis, comme beaucoup d'autres unités sur S.79, il est devenu une unité de torpillage.



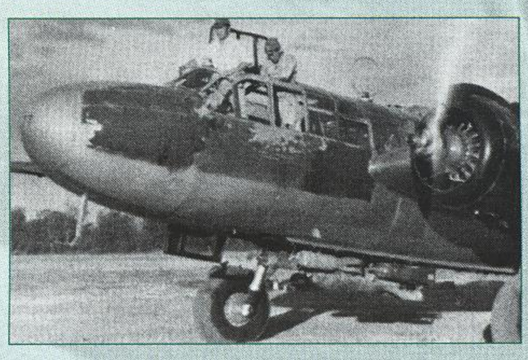
10 **Les *Aerosiluranti***

Unités d'élite de la Regia Aeronautica, les groupes de torpillage ont été couverts d'honneur, mais leurs pertes ont été particulièrement sévères.



20 **Naufrage d'un mythe**

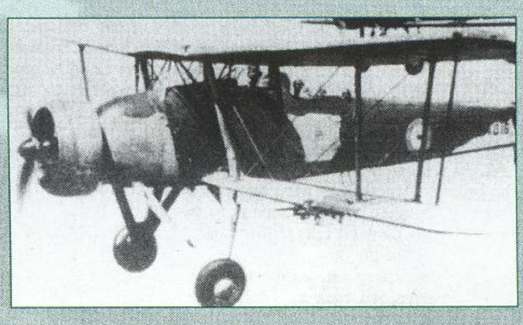
Le 10 décembre 1941, au large des côtes malaises, ce ne sont pas seulement deux cuirassés de la Royal Navy qui ont sombré sous les torpilles japonaises, mais aussi une autre conception de la guerre.



33 **Les Swordfish de la RAF**

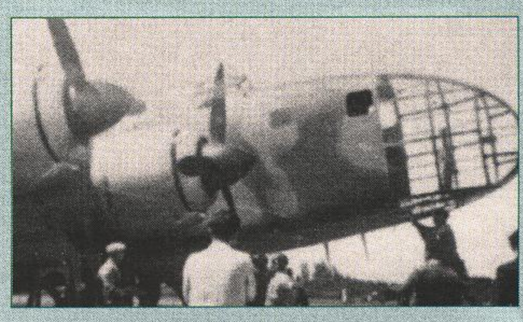
La RAF n'a pas utilisé que des avions terrestres et le plus étonnant est qu'elle a même formé un *Squadron* de Swordfish en... janvier 1945 !

Histoire de ces « filets à provisions » sous l'uniforme bleu clair de la RAF.



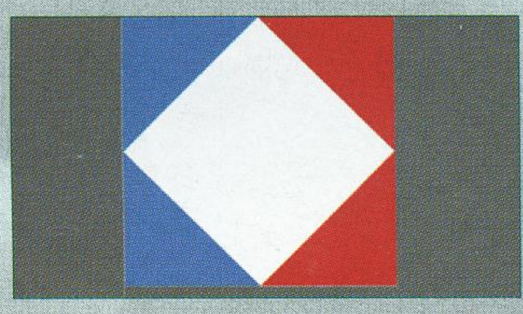
38 **L'étrange destin du CAO-700**

Bien étrange destin que celui de ce gros quadrimoteur de bombardement dont le prototype a été arrêté par l'armistice au moment où il allait effectuer son premier décollage.



44 **Barbouillage et marques**

Fin 1941, les Italiens proposent aux Français d'adopter de nouvelles marques de nationalité sur leurs avions afin d'éviter de tragiques confusions.

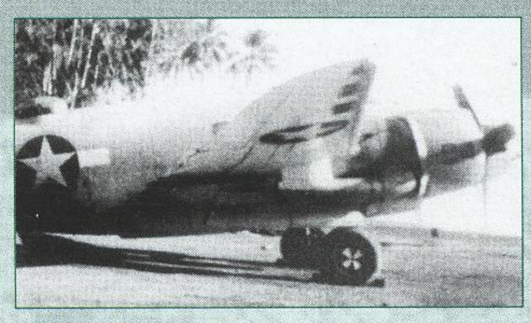


46 **La chasse française (17) : le GC III/4**

Formé par deux escadrilles de réservistes en Afrique du Nord, le GC III/4 aura une existence aussi éphémère que discrète.

48 **À la chasse aux machines à laver**

Dans le Pacifique, l'US Marine Corps équipe une escadrille de chasse de nuit de... PV-1 pour lutter contre les raids de nuisance nocturne japonais.



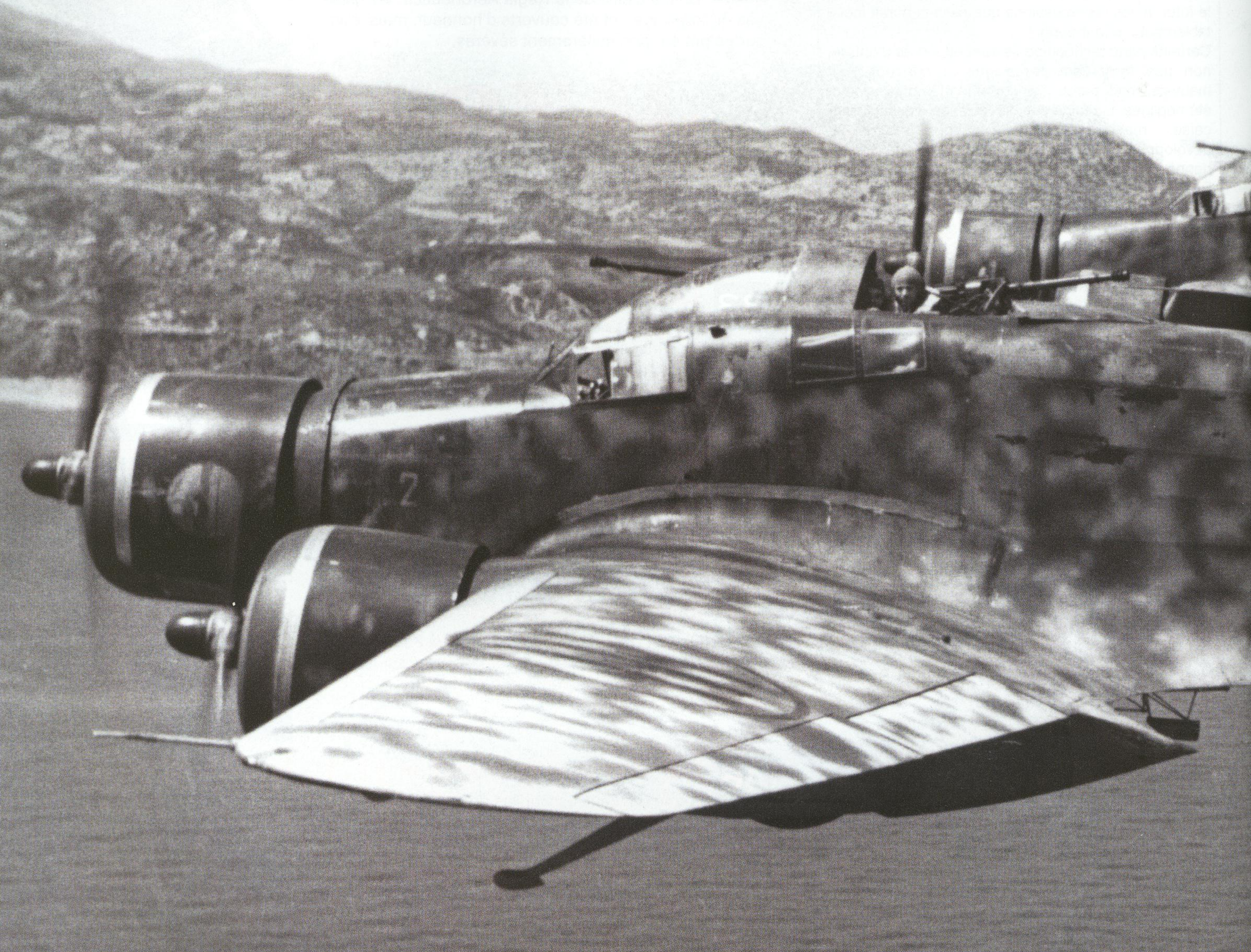
52 **Un combat trop loin**

15 août 1945 : la Seconde Guerre mondiale est terminée. Pourtant, quelques minutes après la cessation des hostilités, quatre pilotes de Hellcat sont abattus et tués au cours du dernier combat tournoyant.

59 **Les « Hollandais volants » de la Luftwaffe**

Biographie de quatre volontaires hollandais qui se sont engagés dans la Luftwaffe pendant la Seconde Guerre mondiale.

La lutte aéronavale



En 1939, le mythe de l'invulnérabilité du cuirassé aux attaques aériennes prévaut dans la totalité des marines du monde entier. L'avion est considéré comme trop lent et trop fragile pour obtenir des résultats significatifs contre ces montres d'acier. Un cuirassé, manœuvrant en haute mer, est tout à fait capable d'éviter une salve de torpilles aériennes et, quand bien même l'une d'entre elles le toucherait, le blindage et les compartiments étanches éviteraient le pire.

Pendant deux ans, le déroulement des opérations aéronavales n'est pas de nature à remettre ce postulat en cause. Aucun bâtiment supérieur à un croiseur n'a été victime de l'aviation. Les quelques cuirassés touchés par une bombe aérienne ont absorbé le choc sans trop de mal. Il n'y a guère que l'opération contre la marine italienne à Tarente, en novembre 1940, qui puisse apporter de l'eau au moulin des partisans de l'aviation. Mais, les Swordfish britanniques ont surpris les navires la nuit dans leur rade, les privant ainsi de toute possibilité de manœuvre.

Non, décidément, rien ne peut ébranler les convictions des marins de la vieille école.

Jusqu'à ce triste jour du 10 décembre 1941.

La lutte antinavire constitue un chapitre bien particulier de la guerre aérienne sur les mers. Les exploits des chasseurs de *U-Boote* dans l'Atlantique et les grandes batailles aéronavales de la guerre du Pacifique ont été fréquemment et longuement développés dans de nombreuses publications. Par contre, les « lanceurs de torpille » ont été souvent oubliés par les historiens. Pourtant, dans certains pays, comme l'Italie, ils faisaient figure de héros nationaux.

Nous avons retenu deux épisodes parmi les plus significatifs : l'histoire des *Aerosiluranti* et le drame du *Prince of Wales* et du *Repulse*. Si le premier ne constitue qu'un sujet de fierté nationale, le second aura des répercussions incalculables sur la stratégie maritime des puissances belligérantes.

Le 104° *Gruppo* au combat

Chris Dunning

Le 104° Gruppo a été très tôt rattaché aux Aerosiluranti, *cette arme d'élite de la Regia Aeronautica. Cependant, comme pour toutes les unités de torpillage, les rares succès obtenus compensèrent difficilement les lourdes pertes subies.*
Chris Dunning, auteur de Courage Alone, *paru chez Hikoki en 1998, retrace les différentes étapes du parcours de ce groupe de bombardiers-torpilleurs.*

Le 104° *Gruppo* fut formé le 15 février 1940 à Pise-San Giusto et placé sous la juridiction de la *Squadra* 3 (escadre). Ce groupe (d'une taille équivalente à un groupe français) faisait partie, avec le 105° *Gruppo*, du 46° *Stormo*. Il disposait de 15 bombardiers trimoteurs S.79 Sparviero, répartis entre les 252ª et 253ª *Squadriglie*, destinés autant au bombardement terrestre classique qu'à la lutte aéronavale.

Face à la France

Quand l'Italie entra en guerre contre la France et la Grande-Bretagne, le 10 juin 1940, le *Gruppo* fut mis en état d'alerte, prêt à entreprendre des missions offensives contre les navires alliés qui s'approcheraient des côtes italiennes dans le golfe de Gênes. La première mission de guerre fut menée le 15 juin par deux appareils qui effectuèrent une reconnaissance au-dessus de la Corse. Le lendemain, cinq bombardiers de la 253ª *Squadriglia* furent dépêchés pour attaquer des navires au sud de Gênes, mais ils revinrent bredouilles.

Dans les jours suivants, le groupe exécuta de nombreuses missions de surveillance dans les environs de la Corse, de Toulon et de Marseille. Le 21 juin, neuf S.79 bombardèrent Marseille, repoussant avec succès des chasseurs français qui tentaient de les intercepter. Deux jours plus tard, des appareils de la 252ª *Squadriglia* bombardèrent le fort de Roquebrune et trois appareils furent endommagés par la DCA française. Ce raid, comme les précédents, bénéficia d'une escorte de chasseurs Fiat G.50 du 51° *Stormo*.

Au cours de cette période, le groupe expérimenta divers types de camouflage, au rythme des ordres et contre-ordres émanant du quartier-général. Les avions revêtus d'un camouflage par taches côtoyaient ceux revêtus d'un camouflage par bandes, donnant ainsi aux formations un aspect chamarré.

La campagne des Balkans

La campagne suivante fut surtout caractérisée par un temps épouvantable qui devait fréquemment clouer les avions au sol. Le 4 novembre 1940, le groupe fut transféré à Tirana, en Albanie, pour soutenir les forces italiennes envahissant la Grèce. À cette date, le groupe était commandé par le *Tenente Colonele* G. Porta et les 252ª et 253ª *Squadriglie* par les *Capitani* G. Casini et E. Carboni respectivement.

Après une violente contre-attaque des forces grecques qui repoussèrent les Italiens au-delà de leurs bases de départ, les unités de la Regia Aeronautica se trouvèrent concentrées sur les rares terrains albanais. À la fin du mois de novembre, les unités furent redistribuées sur des terrains moins engorgés mais plus éloignés et le 104° *Gruppo* se retrouva à Scutari.

Pour alléger les avions, en raison de la plus grande distance à parcourir, les équipages se dispensèrent de deux de leurs quatre mitrailleuses défensives; et ce, malgré la menace que faisaient peser les chasseurs ennemis. Le mauvais temps, avec de fréquentes chutes de neige, entraîna l'annulation de nombreuses missions. Malgré tout, le groupe parvint à maintenir une présence constante au-dessus du front.

Le 20 décembre 1940, six S.79 furent interceptés par des

Le S.79 MM.23840 de la 253ª *Squadriglia* sur le terrain de Gadurra (île de Rhodes), début 1943.
La plupart des avions de cette escadrille portaient une inscription sur la dérive, que la limite de définition de la photo rend malheureusement illisible.
(ECPA)

Gladiator de la RAF conduits par le célèbre Pat Pattle. Ce dernier réussit à abattre un appareil de la 253ª *Squadriglia* dont l'équipage sauta en parachute dans les montagnes et fut porté disparu. Un autre S.79 fut endommagé, ainsi que deux Gladiator.

Le 9 février 1941, cinq appareils bombardèrent le terrain de Yanina et, un peu plus tard dans la journée, dix-huit autres attaquèrent la région de Tepelene. Ces derniers étaient escortés par des G.50 du 24° *Gruppo* et des CR.42 du 160° *Gruppo* qui s'opposèrent aux assauts des Gladiator anglais et des PZL P.24 grecs. Un Gladiator et deux P.24 furent abattus, sans perte du côté italien (les Italiens revendiquèrent neuf victoires et les Grecs six !).

Le lendemain, cinq S.79 bombardèrent à nouveau Yanina sous la protection de G.50 du 154° *Gruppo*. Ceux-ci abattirent deux Gladiator grecs sans perte de leur côté. Lors d'un second raid de quatre S.79, un peu plus tard dans la journée, les chasseurs de l'escorte revendiquèrent une nouvelle victoire. Mais, le mauvais temps réduisit l'activité aérienne une fois de plus.

Le 28 février 1941, le 104° *Gruppo* fut impliqué dans un violent combat aérien, lorsque quatre de ses bombardiers escortés par des CR.42 du 160° *Gruppo* se frottèrent aux Gladiator de Pattle dans la région de Kuc, entre Tepelene et Himara. Ces derniers revendiquèrent trois S.79, mais un seul fut légèrement endommagé, tandis que les mitrailleurs italiens affichaient un bel optimisme en s'adjugeant deux Gladiator (un fut effectivement abattu, mais par des G.50 du 24° *Gruppo* qui s'étaient joints à la mêlée).

La pluie et la crasse sévirent à nouveau les jours suivants, de sorte qu'il fallut attendre le 13 mars pour que soit montée une expédition de S.79 escortée par des Macchi MC.200 du 22° *Gruppo* et des CR.42 du 160° *Gruppo*.

Le 4 avril, le 104° *Gruppo* fut transféré à Foggia, sous l'autorité de la *Squadra* 4, pour poursuivre ses interventions dans les Balkans. L'occupation de cette base bien aménagée améliora la maintenance des 15 appareils du groupe, dont la disponibilité avait souffert d'un ravitaillement déficient en pièces détachées en Albanie. Sans compter que, là-bas, 40% du temps avaient été passés à scruter le ciel dans l'attente d'une éclaircie...

Le 13 avril 1941, 8 S.79 escortés par 4 MC.200 du 153° *Gruppo* bombardèrent des objectifs dans la région de Koritza, en Grèce. Ils furent interceptés par des Gladiator du N° 112 *Squadron* de la RAF conduits par le *Squadron-Leader* Schwab. Ce dernier revendiqua un « G.50 » et les mitrailleurs italiens furent crédités d'un Gladiator (peut-être celui du *Pilot-Officer* Brunton).

Torpilles aériennes

Après la conclusion de la campagne des Balkans, le groupe fut temporairement retiré des opérations et rééquipé en hommes et matériel. Il maintint cependant une surveillance permanente au-dessus de l'Adriatique et de la mer Ionienne.

Très tôt, les Italiens s'étaient fortement intéressés à la guerre aéronavale. Ils estimaient alors qu'un bombardier armé de nombreuses bombes de petit calibre avait plus de chances de couler un navire. Toutefois, devant l'absence totale de résultats (et ce, même lorsque les bombardiers parvenaient au-dessus de leur objectif !), il fut décidé de

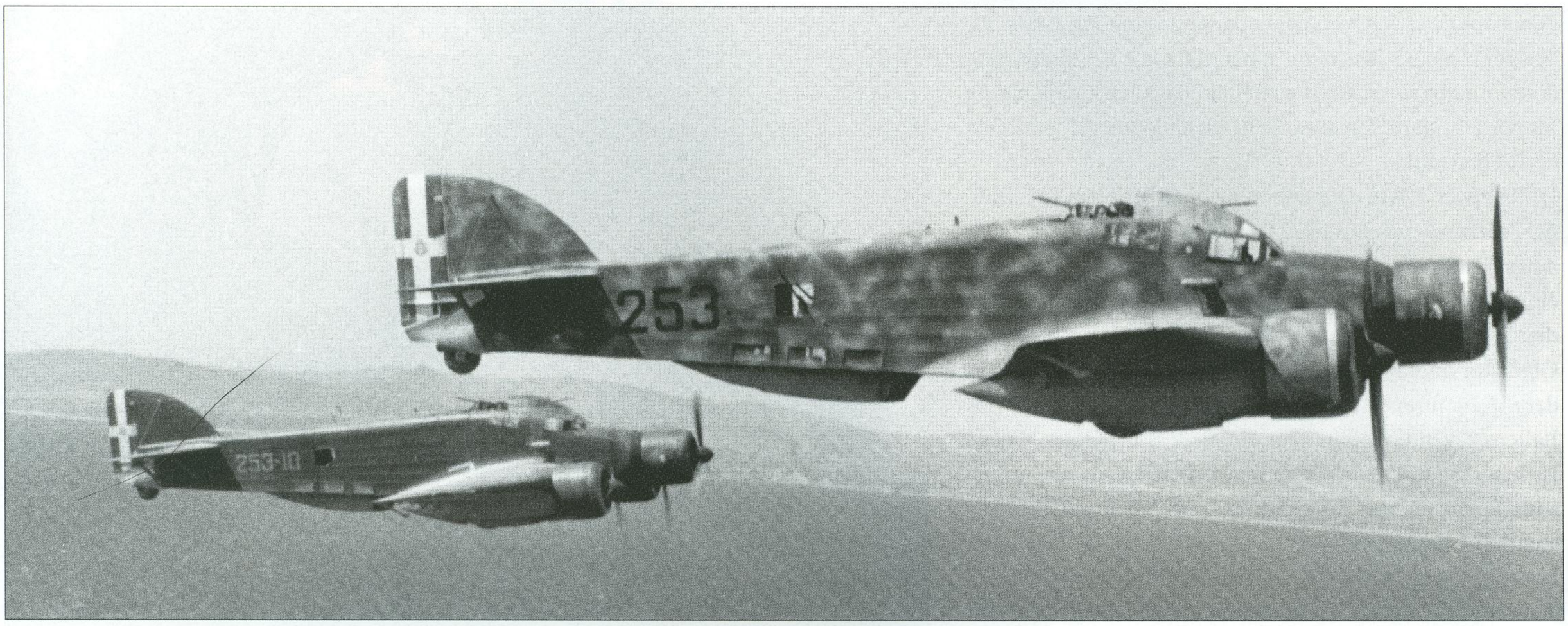
créer une force de bombardiers-torpilleurs, qui allait rapidement devenir l'élite de la Regia Aeronautica. Il faut noter toutefois que les pertes allaient atteindre 70% des effectifs engagés en 1943 !

Début 1942, le 104° *Gruppo* commença son entraînement en vue de l'incorporer aux unités de lutte aéromaritime. Il s'agissait de former les équipages à lancer une torpille à 300 km/h à une hauteur de 40 à 120 mètres et à une distance de 3 000 à 160 mètres (cette dernière étant réservée aux plus téméraires), au cours d'un piqué allant de 10 à 35°. Le groupe fut déplacé à Pise-San Giusto et, le 1er mai 1942, il fut officiellement incorporé aux *Aerosiluranti*.

Au moment où le groupe fut déclaré opérationnel, les Alliés redoublèrent d'efforts pour venir en aide aux courageux défenseurs de Malte. Le 13 juin, il fut

Ci-dessus et ci-contre :
le *Tenente* Enrico Marescalchi, nommé commandant de la 253ª *Squadriglia* le 1er janvier 1943.
Sur la photo du haut, il est en discussion avec trois autres pilotes, parmi lesquels le *Tenente* Vittorio Dattrino (second en partant de la droite).
(ECPA)

104° *Gruppo*



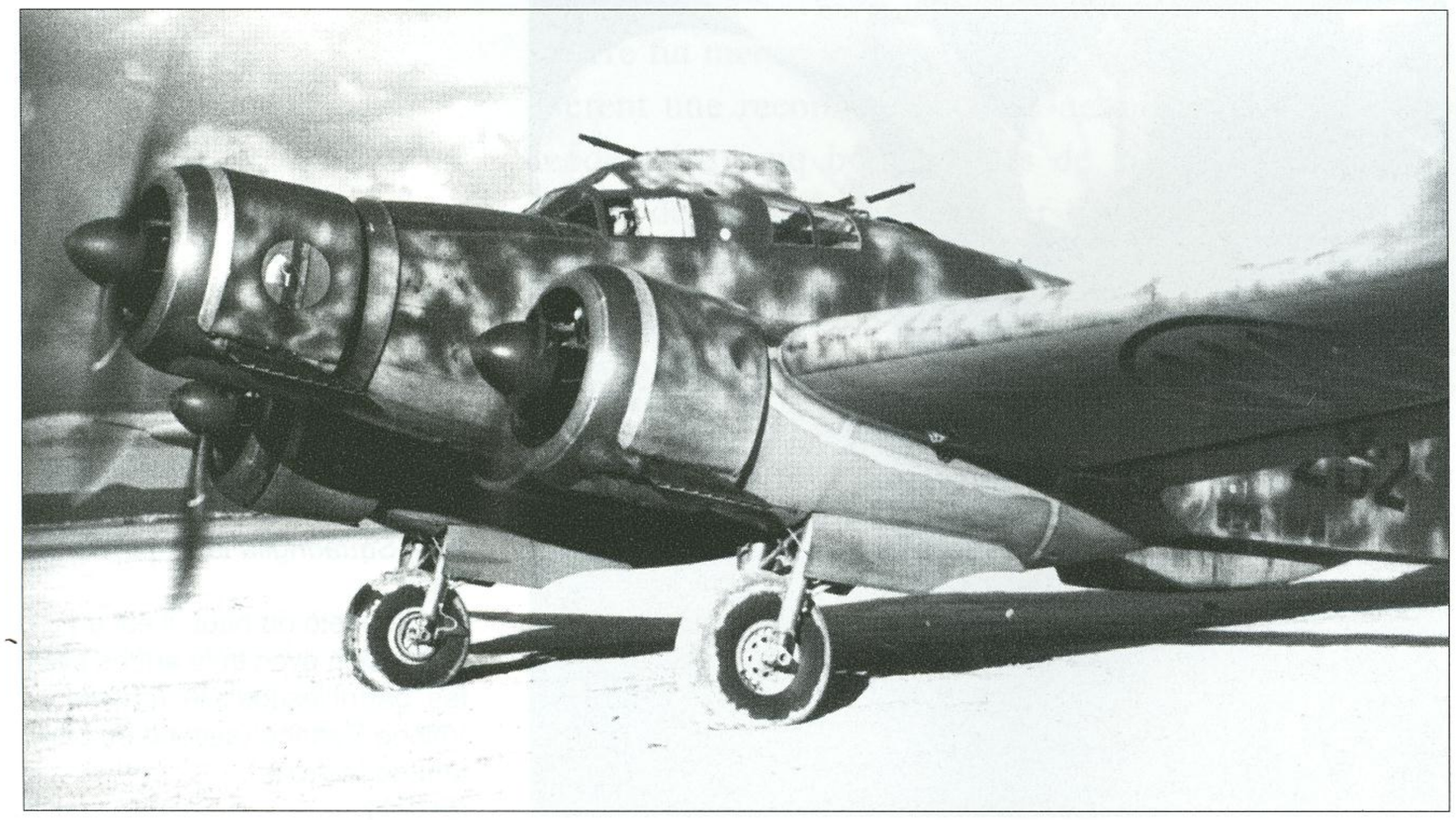
Deux S.79 de la 253ª *Squadriglia* en vol au-dessus de la mer Égée, au printemps 1943.
On note la diversité du camouflage, mais aussi l'absence de bande blanche autour du fuselage arrière.
Au premier plan, le 253-6.
(ECPA)

envoyé à Decimommanu en Sardaigne pour attaquer le convoi « Harpoon » qui faisait route entre Gibraltar et Malte. Le lendemain, 45 bombardiers-torpilleurs, parmi lesquels 12 du 104° *Gruppo*, s'en prirent aux navires britanniques. Les pertes furent très lourdes, en particulier au sein du 104° *Gruppo* qui perdit quatre appareils : *Tenente* Mario Ingrellini et *Tenente* Giovanni Vivarelli de la 253ª *Squadriglia*, tandis que le *Tenente* Enrico Marescalchi devait effectuer un atterrissage forcé au cap Teulada et que le commandant du groupe, le *Maggiore* Virginio Reinero, se posait sur le ventre à Elmas.

Ingrellini et son copilote, le *Sergente Maggiore* Giorgio Compiani, reçurent la *Medaglia d'Oro* pour acte de bravoure. Bien que leur appareil ait été mis en flammes dès le début, ils poursuivirent leur action avant de percuter la mer à quelques mètres de leur cible.

Le 3 juillet 1942, le groupe arriva en mer Égée pour opérer contre le trafic maritime allié en Méditerranée orientale. Basés à Gadurra, les S.79 entreprirent également des reconnaissances armées sur Haifa, Port-Saïd et Alexandrie. Avec une moyenne de huit avions disponibles, le groupe coopéra fréquemment avec le X. *Fliegerkorps* de la Luftwaffe pour des missions contre les convois alliés. Le 15 février 1943, deux S.79 furent interceptés près de Tobrouk et les mitrailleurs italiens revendiquèrent un P-39 [1].

Un S.79 de la 252ª *Squadriglia* à Gadurra, au printemps 1943.
La gondole ventrale, destinée à accueillir le bombardier, était inutile sur les torpilleurs, puisque la visée et le lancement de la (ou les) torpilles incombaient au pilote.
(ECPA)



La fin

Entre janvier et mars, des équipages furent envoyés à Kalamaki, en Grèce, pour être formés au vol de nuit par le *Nucleo Addestramento Silurante* (section d'entraînement au torpillage), dont la base principale était à Pise. En raison de la nécessité de maintenir les équipages au front, peu reçurent une instruction complète. Certains furent également transformés à Athènes sur Ju 88 pour des missions de bombardement en piqué et de torpillage. Malgré les excellents résultats obtenus et la grande capacité d'adaptation des équipages, l'idée de créer une telle unité fut abandonnée en raison des difficultés prévisibles de soutien logistique.

En avril 1943, le groupe utilisait fréquemment une base avancée en Crète pour mener à bien ses reconnaissance armées le long des côtes de l'Afrique centrale. En mai, le moral était encore excellent en dépit du faible nombre de sorties. En effet, sur une moyenne de douze appareils en dotation, à peine la moitié était disponible en permanence.

En juillet, le groupe revint en Italie, à Lecce Galatina, pour recevoir de nouveaux avions, puis emménagea à Sienne afin d'entreprendre des missions nocturnes contre les forces alliées au large de la Sicile. La disponibilité ne dépassait guère huit appareils alors. Un S.79 de la 253ª *Squadriglia* revendiqua un chasseur de nuit ennemi au large des côtes ioniennes le 18 juillet.

Le 8 septembre 1943, deux appareils s'apprêtaient à attaquer des navires dans le golfe de Salerne quand ils reçurent l'ordre par radio d'annuler l'opération et de faire demi-tour immédiatement. L'Italie venait de signer l'armistice.

Le 104° *Gruppo* rejoignit le camp allié avec ses six S.79. Fin 1943, la 252ª *Squadriglia* fut dissoute et la 253ª fut incorporée au 132° *Gruppo* de transport. Ce groupe fut par la suite transformé sur Baltimore et redevint une unité de bombardement.

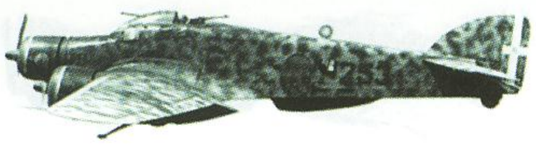
[1] Selon *Fighters Over Tunisia* de C. Shores, un P-39 du 81st *Fighter Group* fut porté disparu au cours d'une mission de largage de message.

Savoia-Marchetti S.79-II (MM ?)
253ª *Squadriglia*, 104° *Gruppo* AS
Tenente Enrico Marescalchi
Decimommanu (Sardaigne), juin 1943.

Savoia-Marchetti S.79-II (MM ?)
280ª *Squadriglia*, 130° *Gruppo* AS
Capitano Franco Melley, commandant le *Gruppo*
Elmas (Sardaigne), septembre 1941.

Savoia-Marchetti S.79-II (MM ?)
281ª *Squadriglia* Sil. Aut.
Capitano C.E. Buscaglia
Gadurra (Rhodes), printemps 1942.

© P-A. Tilley - 2001

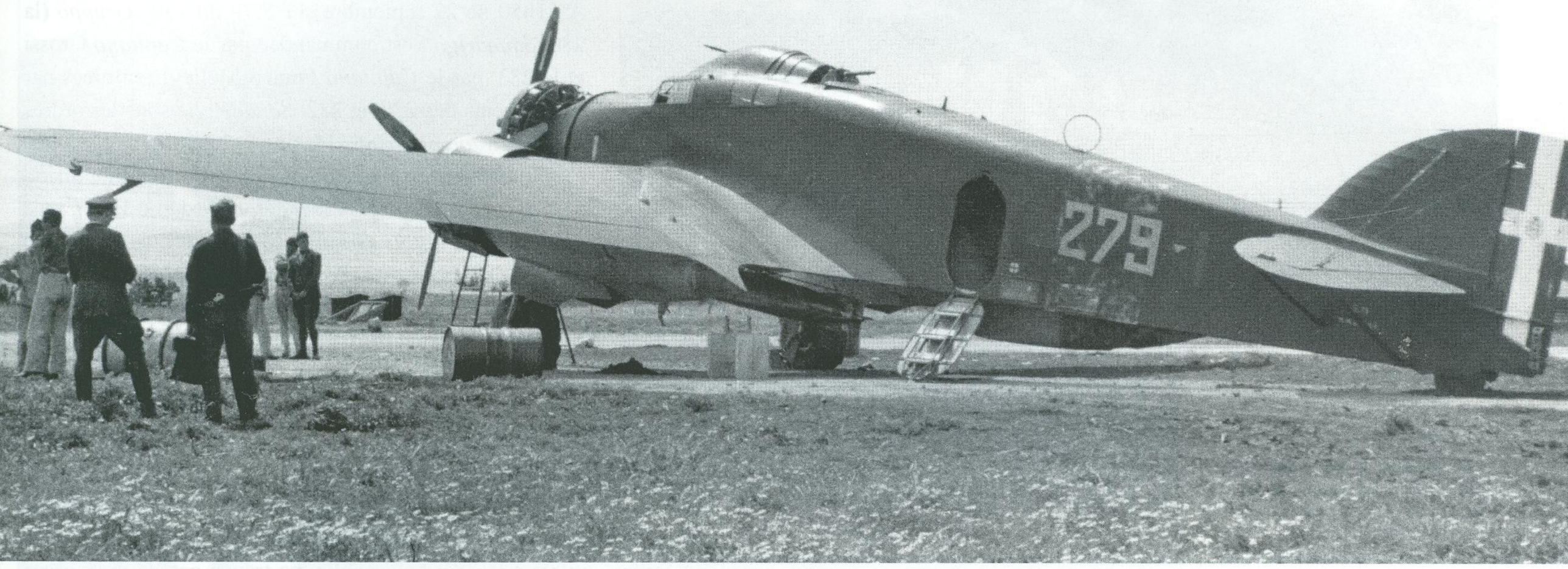


Aerosiluranti

Savoia-Marchetti S.79-II (MM ?)
280ª *Squadriglia*, 130° *Gruppo* AS
Capitano Franco Melley, commandant le *Gruppo*
Elmas (Sardaigne), mai 1942.

© P-A. Tilley - 2001

Les *Aerosiluranti*



ARME D'ÉLITE au sein de la Regia Aeronautica, les Aerosiluranti *(torpilles aériennes) ont été comblés d'honneur, mais sur les 29* Medaglie d'Oro *décernées à leurs équipages, seules trois ne l'ont pas été à titre posthume !*

Christian-Jacques Ehrengardt

Si l'on excepte les corps expéditionnaires (dont l'efficacité est toujours inversement proportionnelle à la valeur symbolique) envoyés en Belgique et en Russie, et si l'on passe rapidement sur les opérations désordonnées en Afrique orientale et dans les Balkans, la Regia Aeronautica a fait porter son effort principal en Méditerranée et en Afrique du Nord. Malte a absorbé l'essentiel de l'énergie de l'aviation italienne, avec pour corollaire la tentative de transformation de la Méditerranée en *Mare Nostrum*.

Des expériences fructueuses

Dès le début de la guerre, la guerre aérienne sur les mers revêt une importance capitale pour la Regia. Or, les Italiens partent avec un atout non négligeable, une torpille aérienne très performante : la Whitehead, construite à Fiume. Celle-ci, de 450 mm de diamètre, est armée d'une charge explosive de 170 kg. Son autonomie est de 3 000 m à la vitesse de 40 km/h. Il n'est donc pas étonnant que germe l'idée de monter cette torpille sur l'un des meilleurs bombardiers dont dispose alors l'aviation militaire italienne, le Savoia-Marchetti S.79.

Le 25 juillet 1940, cinq S.79 équipés d'un système expérimental de lance-torpilles forment le *Reparto Sperimentale Aerosiluranti* (unité expérimentale de torpillage aérien) à Gorizia. Il rassemble des équipages de la Regia Aeronautica, mais aussi de la Regia Marina et des techniciens de Whitehead, sous les ordres du *Maggiore* Dequal. Parmi les pilotes, on note de futurs grands noms de cette spécialité naissance, comme le *Tenente* Carlo Emanuelle Buscaglia et le *Tenente* Franco Melley.

Début août, l'unité prend ses quartiers à El Adem, en Libye, pour valider sur le terrain les tactiques mises au point. L'objectif est la flotte britannique mouillée dans le port d'Alexandrie (Égypte). L'attaque se déroule dans la nuit du 15 au 16 août, mais elle se solde par un échec total sur un plan strictement militaire. Le mauvais temps et la DCA contrarient les plans des Italiens. Sur les cinq appareils engagés, deux plantent leur torpille dans le fond boueux du port (Dequal et Buscaglia) et trois doivent se poser sur le ventre au retour, en panne d'essence. L'appareil du *Maggiore* Fusco atterrit dans les lignes anglaises et l'équipage est fait prisonnier.

Cette première expérience permet néanmoins de tirer de précieux enseignements (enfin, c'est toujours ce que les états-majors disent en pareilles circonstances...). Le 13 septembre 1940, l'unité expérimentale devient la 278ª *Squadriglia Autonoma Aerosiluranti* (AS en abrégé), confiée au *Capitano* Erasi.

Le premier succès ne tarde pourtant pas à venir. Le 17 septembre, alors qu'une escadre britannique bombarde Bardia (Libye), Buscaglia et le *Tenente* Robone mettent un coup au but sur le croiseur *Kent*, qui, endommagé, doit être retiré des opérations. C'est un véritable coup d'éclat qui vaut à Buscaglia la *Medaglia d'Argento al Valor Militare* et qui va rendre la marine britannique plus prudente. Le 14 octobre, le *Capitano* Erasi cause d'importantes avaries au croiseur *Liverpool*.

Les Britanniques n'ont pas pu rester indifférents aux premières missions des *Aerosiluranti*. Il serait intéressant de connaître leur influence sur l'évolution des tactiques de la Fleet Air Arm et dans quelle mesure elles ont amené à la conception de l'opération contre Tarente, qui présente de fortes similitudes avec la toute première sortie des S.79 lance-torpilles.

Ce S.79 (MM.24151) entièrement vert était celui du *Capitano* Giulio Marini, commandant la 279ª *Squadriglia*, rattachée au 131° *Gruppo AS* à partir de mars 1942.
On note l'absence de marques de nationalité sur les extrados ainsi que la manière dont la bande blanche a été repeinte sur le fuselage (y compris sur les hublots).
(ECPA)

Retour de mission pour ces navigants de la 253ª *Squadriglia* (104° *Gruppo AS*) à Gadurra (Rhodes), vers mars 1943. Jouant avec le chien mascotte Kito, le *Tenente* Vittorio Daverio; au centre en blanc, les *Tenente* Enrico Marescalchi, *Sottotenente* Giovanni Del Ponte et *Sottotenente* Giuliano Menini (avec les lunettes noires). Cer dernier porte le ruban de la Croix de Fer de seconde classe au veston. (ECPA)

De nouvelles unités

En décembre 1940, une seconde escadrille, la 279ª *Squadriglia*, est formée avec six S.79 à partir d'éléments de l'école de torpillage de Gorizia. Elle part pour Gerbini (Sicile) à la fin du mois.

Pendant ce temps, le 3 décembre, Erasi et Buscaglia attaquent un navire de guerre anglais au large de Suda (Crète). Il s'agit du croiseur *Glasgow* qui est si fortement endommagé qu'il doit être retiré des opérations pendant neuf mois.

En décembre 1940, la 278ª *Squadriglia*, qui a reçu des renforts frais émoulus des écoles, éclate en plusieurs sections opérant depuis la Cyrénaïque contre les navires britanniques dans le golfe de Sollum.

Les torpilleurs se sacrifient pour ouvrir une brèche à la marine italienne qui a prudemment fait demi-tour.

À partir de mars de nouvelles escadrilles autonomes voient le jour : la 280ª à Elmas (Sardaigne), la 281ª à Gadurra (Rhodes) confiée à Buscaglia, nouvellement promu *Capitano*, la 282ª basée à Gadurra avec quatre S.84, la 283ª dotée de sept S.79 à Elmas et, en novembre, la 284ª équipée de sept S.79 et basée à Catane-Fontanarossa (Sicile).

Le 130° *Gruppo AS* voit le jour le 1er septembre 1941 et regroupe les 280ª et 283ª *Squadriglie*. Ce même jour, le 108° *Gruppo*, équipé de 14 S.84, est transformé en unité de torpillage.

Le sacrifice du 36° *Stormo*

Le 24 septembre 1941, la *Force H* du *Vice-Admiral* Sir James Somerville appareille de Gibraltar pour escorter un convoi jusqu'à Malte, opération qui prend le nom de code de « Halbred ». L'escadre britannique, qui se compose du porte-avions *Ark Royal* et des cuirassés *Nelson, Rodney et Prince of Wales*, ainsi que de cinq croiseurs et dix-huit destroyers, ne passe pas inaperçue des Italiens. À Elmas, près de Cagliari en Sardaigne, se trouve le 130° *Gruppo AS* sur S.79 commandé par le *Capitano* Giorgio Grossi, renforcé par deux S.79 de la 278ª *Squadriglia* et trois S.84 de la 282ª *Squadriglia*. À Decimommanu (Sardaigne) stationnent depuis quelques jours onze S.84 du 36° *Stormo* (108° et 109° *Gruppi*), sous les ordres du *Colonello* Riccardo Zario Seidl, une figure légendaire de la Regia Aeronautica; ce marin de 37 ans a dirigé une escadrille de chasse pendant la guerre d'Espagne avec laquelle il a personnellement revendiqué six victoires.

À 11h50, le 27 septembre, 11 S.79 du 130° *Gruppo* (la 280ª *Squadriglia* est commandée par le *Capitano* Grossi et la 283ª par le *Capitano* Franco Melley) renforcés par les éléments des 278ª et 282ª *Squadriglie* sous les ordres du *Capitano* Marino Marini, s'envolent d'Elmas. Quelques minutes plus tard, décollent de Decimommanu six S.84 du 108° *Gruppo* (*Maggiore* Arduino Buri), puis cinq autres du 109° *Gruppo*, sous les ordres directs de Seidl. Les bombardiers sont protégés par une escorte de huit Fiat CR.42 du 24° *Gruppo Autonomo CT*.

La marine italienne sort de sa tanière avec l'intention de terminer le travail de l'aviation. Deux groupes appareillent, l'un composé de deux cuirassés et huit destroyers et l'autre de quatre croiseurs et huit destroyers. Toutefois, lorsque la composition de l'escadre britannique est dévoilée par les avions de reconnaissance, les deux groupes rebroussent chemin d'une manière prudente. Le *Tenente* Di Bella, pilote à la 283ª *Squadriglia*, ne trouve pas de mots assez amers pour commenter cette nouvelle défection de la marine italienne [1] :

« *Comme toujours, quand elle sentait l'odeur de la poudre, elle tournait casque et, à toute vapeur, regagnait l'un des nombreux ports hospitaliers de la côte. Nous resserrâmes notre formation pour commenter entre nous cette absence. Nous étions préoccupés au sujet de ceux de Decimommanu qui, beaucoup plus à l'ouest, ignoraient que la flotte italienne avait changé de route et allaient se sacrifier pour lui ouvrir une brèche. Après avoir constaté cette absence, nous étions écœurés. Mais, nous, nous continuions pour l'honneur de notre arme* ».

Les conditions météorologiques favorisent les assaillants. Une épaisse brume et des nuages masquent leur approche. Cependant, lorsqu'ils arrivent au contact de la *Force H*, un fort vent dissipe le couvert. Après une heure et demie de vol, les premiers éléments du 130° *Gruppo* découvrent les navires anglais au nord des îles de la Galite. Les bombardiers sont repérés à leur tour par huit Fulmar du N° 808 *Squadron* en patrouille de couverture; sept autres sont aussitôt catapultés. Di Bella poursuit sa narration :

« *Un fort vent du sud chassait les nuages vers le nord. Nous devions attaquer au sud, donc, malheureusement à découvert. Les deux autres formations, celles de Mario Marini et de Franco Melley, plus heureuses, purent se cacher dans les nuages pendant quelques minutes, attendre les navires et les assaillir par surprise. Ils surgirent des nuages et attaquèrent, touchant gravement deux croiseurs et atteignant le porte-avions. Un de ces croiseurs torpillé fut laissé désemparé, son équipage en train de quitter le bord.*

[1] *Un aviatore racconte le sue battaglie* – M. Di Bella – Renna ed., Palerme, 1950.

Quelques autres grandes figures des *Aerosiluranti.*
Au centre, le *Capitano* Giuseppe Cimicchi (281ª *Squadriglia AS*), à sa droite, le *Tenente* Franco Melley (283ª *Squadriglia AS*) et à sa gauche, le *Tenente* Giulio Cesare Graziani, qui succèdera à Buscaglia à la tête du 132° *Gruppo AS* après la disparition de ce dernier en novembre 1942.
(ECPA)

« Quant à nous, de la 283ème, nous tentâmes à plusieurs reprises de pénétrer le convoi, mais nous ne pûmes y parvenir en raison du violent tir de barrage et des durs combats avec la chasse adverse. Nous fûmes contraints de nous diriger vers le sud, arrivant presque à la côte africaine » .

L'attaque du 130° *Gruppo* se solde par un échec, en dépit des annonces triomphales des aviateurs italiens qui clament avoir coulé deux cuirassés, un croiseur et un navire non identifié. Six S.79 sont parvenus à lancer leur torpille, mais aucune ne fera mouche. Deux bombardiers sont abattus par l'artillerie antiaérienne et un troisième rentre avec un mort et deux blessés graves à bord.

À 13h15 se présentent les S.84 du 108° *Gruppo AS*. Protégés par les CR.42 arrivés à la limite de leur autonomie, ils se scindent en deux groupes dont un, conduit par le *Maggiore* Buri, s'en prend au *Nelson*. Tandis que le *Maggiore* Valotti, commandant la 354ª *Squadriglia*, fait admirer les qualités acrobatiques du Fiat CR.42 pour tenter de distraire l'attention des servants de DCA anglais, les S.84 se ruent à l'attaque. Buri touche le *Nelson*, mais un Fulmar descend un S.84 et un autre, du second groupe, déséquilibré par un obus de DCA, percute son ailier, les deux appareils s'abîmant en mer. Valotti est également abattu.

Vingt-cinq minutes plus tard, les appareils du 109° *Gruppo* font leur apparition. Trois seulement lancent leur torpille, de trop loin. Toutefois, l'un des S.84 qui a réussi à se faufiler jusqu'à l'*Ark Royal* est abattu au dernier moment par un Fulmar. Le trimoteur percute la mer à moins de mille mètres du porte-avions.

Sur les onze appareils du 36° *Stormo*, six ont été abattus, faisant 37 morts et 1 prisonnier. Le commandant du *Stormo*, le *Colonello* Seidl, ainsi que les commandants des 257ª (*Capitano* Adolfo Rotolo), 258ª (*Capitano* Bartolomeo Tommasino) et 259ª (*Capitano* Giuseppe Verna) *Squadriglie* font partie des disparus. Ils seront tous décorés de la *Medaglia d'Oro al Valor Militare* à titre posthume et, fait rarissime, le 36° *Stormo* recevra la *Medaglia d'Oro alle Bandiere*.

Dans la soirée, le *Capitano* Dante Magagnoli de la 278ª *Squadriglia* venge ses camarades en endommageant fortement le cargo *Imperial Star*, qui devra être sabordé. C'est, avec les dégâts infligés au cuirassé *Nelson*, qui sera retiré des opérations, le seul succès des *Aerosiluranti*.

Sur les onze S.79 du 36° *Stormo*, six sont abattus, faisant 37 morts sur les 38 membres d'équipage.

L'élite de l'aviation italienne

Le 15 janvier 1942, la 281ª *Squadriglia* commandée par le *Capitano* Buscaglia est dissoute après une existence bien agitée depuis sa création neuf mois plus tôt. Le 17 décembre 1941, lors de sa toute première mission, le *Sottotenente* Aldo Forzinetti s'en prend à un pétrolier. Il traverse un terrible tir de barrage qui met le feu à son S.79. Il n'en poursuit pas moins son attaque, mais s'abat avant d'être en mesure de lancer sa torpille. Il recevra la *Medaglia d'Oro* pour son courage. C'est le premier équipage porté disparu en combat pour l'escadrille. Un second sera abattu le 28 décembre (*Tenente* Rovelli). Avec son escadrille, Buscaglia a effectué personnellement vingt attaques à la torpille qui lui ont valu quatre autres *Medaglie d'Argento*, ainsi que l'*Eisernes Kreuz* allemande. Le personnel et le matériel de l'escadrille sont transférés au 41° *Gruppo*.

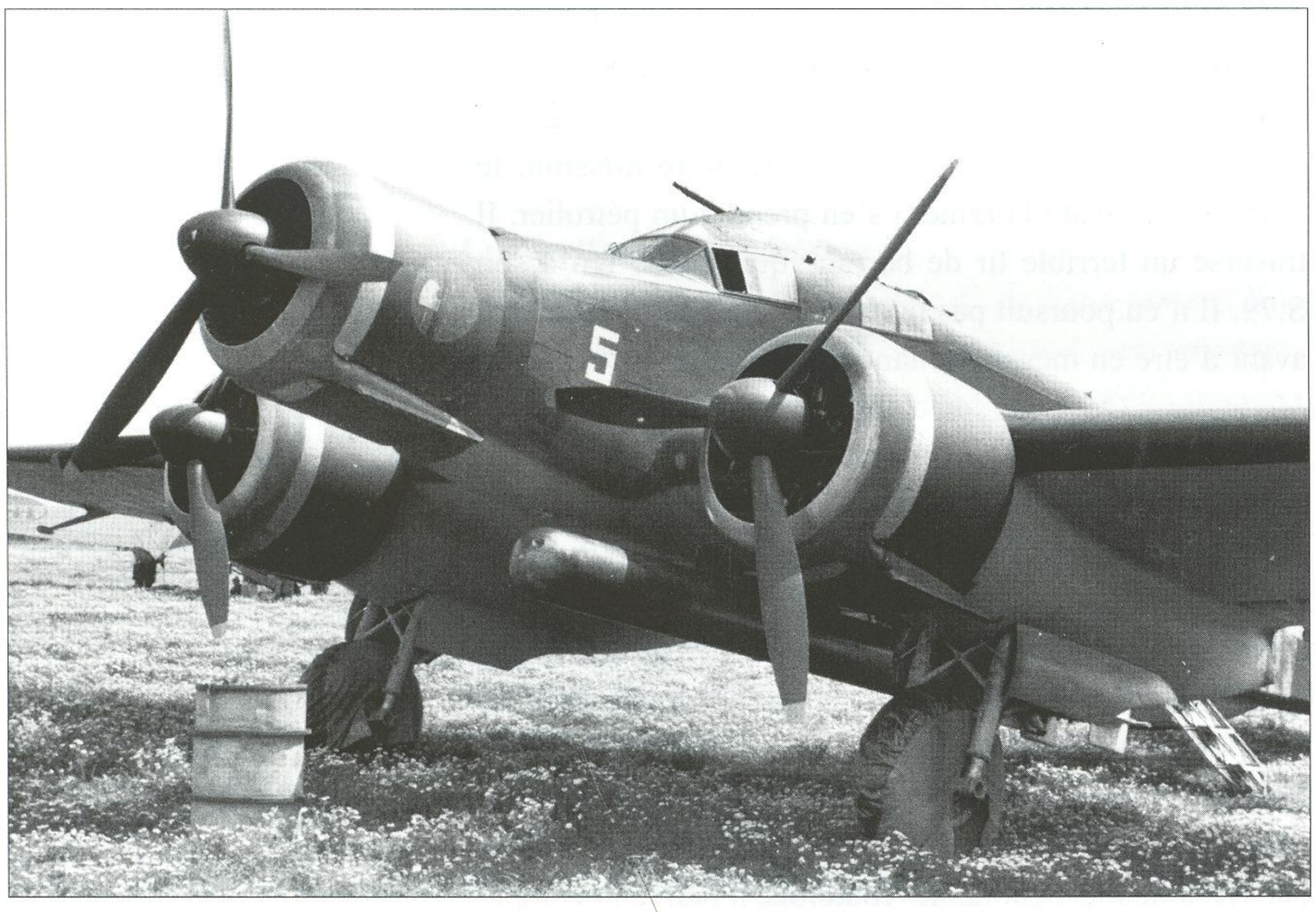
Si l'on s'en tient aux seuls résultats en termes de tonnage coulé, les attaques à la torpille aérienne sont d'une efficacité remarquablement faible. Toutefois, il faut tenir compte

des nombreux bâtiments endommagés, dont beaucoup doivent être retirés des opérations le temps nécessaire aux réparations. Le côté spectaculaire de ces missions, exaltant le courage et le professionnalisme des aviateurs italiens, ne peut laisser indifférents les instruments de propagande. Les équipages des *Aerosiluranti* ne tardent pas à être élevés au rang de héros nationaux. Chouchoutés par la presse, adulés par un grand public sevré de bonnes nouvelles du front, ils sont hautement décorés par le pouvoir. Ce n'est pas pour autant qu'ils épousent tous les thèses fascistes. Buscaglia, lui-même, ne manque pas une occasion de se démarquer des contraintes imposées par le régime (par exemple, il est l'un des rares à préférer le vouvoiement au tutoiement « légal »).

L'équipage du S.79 abattu est recueilli avec les survivants du croiseur qu'il vient de couler.

Deux appareils sont principalement utilisés pour le torpillage : les Savoia-Marchetti S.79 et S.84. Si les équipages apprécient les qualités du premier, ils détestent le second auquel ils reprochent une fiabilité incertaine des moteurs, une faible autonomie et une grande inertie des commandes. Le S.84 sera abandonné pour ce rôle au début de l'année 1942. Bien que conçus pour emporter deux torpilles, les S.79 ne sont souvent armés que d'une seule, portée sur le berceau gauche. Lors de l'attaque, le lancement de la torpille est confié au pilote; de ce fait, l'encombrante nacelle ventrale prévue sur le S.79 pour loger le bombardier devient inutile. Buscaglia, quand il commande le 132° *Gruppo*, la fait déposer et la remplace par un réservoir de 700 litres dans le fuselage, conférant ainsi une endurance de dix heures au S.79. Cette modification est immédiatement interdite par l'état-major... mais, chose curieuse, en mai 1943 apparaît une nouvelle version, le S.79bis, qui reprend notamment les améliorations préconisées par Buscaglia.

Un S.79sil montrant la disposition de la torpille portée sur le berceau gauche. (ECPA)



Le calvaire du convoi « Harpoon »

Les *Aerosiluranti* ont désormais le vent en poupe et leurs rangs ne cessent de grossir. Deux *Stormi* (escadres) sont désormais spécialisés dans le torpillage : le 36° *Stormo* (108° et 109° *Gruppi*) et le 46° *Stormo* (104° et 105° *Gruppi*). D'autres groupes, qui demeurent autonomes, sont créés entre septembre 1941 et avril 1942 (130°, 131°, 132° et 133°) et le 89° *Gruppo*, bien qu'*Aerosilurante*, est rattaché au 32° *Stormo BT* (bombardement horizontal).

Le 1er avril 1942, Buscaglia prend le commandement du 132° *Gruppo* lors de sa formation à Littoria. Lorsque le 12 juin, le convoi « Harpoon », destiné au ravitaillement de Malte, franchit le détroit de Gibraltar, son groupe part immédiatement pour Castelvetrano (Sicile).

Le 14 juin commence la grande bagarre au large de la Sardaigne. Au milieu de la matinée, 10 S.79 du 104° Gruppo et 8 du 130° *Gruppo*, ainsi que 6 S.84 du 108° *Gruppo* et 9 du 109° *Gruppo* décollent des terrains de Sardaigne, en compagnie de bombardiers horizontaux et d'une forte escorte de chasse. Les trimoteurs se débarrassent sans trop de difficulté des rares chasseurs embarqués anglais, mais il sont accueillis par un terrible barrage d'artillerie antiaérienne. Un S.79 délivre sa torpille à moins de 400 m du porte-avions *Eagle*, mais lancée à trop haute altitude (30 m), elle passe vraisemblablement sous le bâtiment. Le S.79 est abattu en flammes aussitôt après.

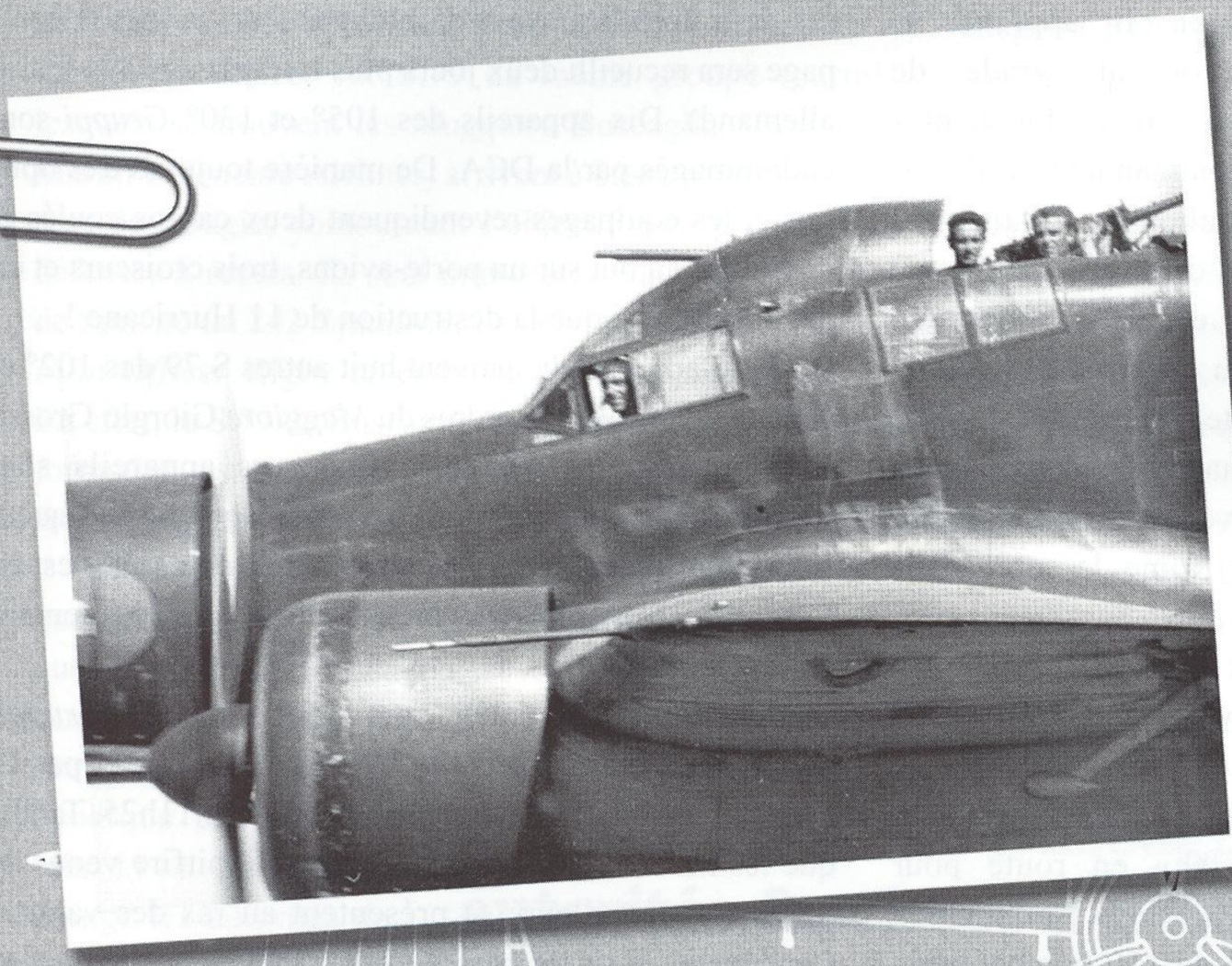
Les pertes des *Aerosiluranti* sont sévères. Si le 130° *Gruppo* est passé à travers, deux appareils du 104° *Gruppo* ont été descendus (voir l'article de Chris Dunning) et trois autres fortement endommagés. Sur les 15 S.84 du 36° *Stormo*, six ont été abattus, dont ceux du *Tenente Colonello* Giovanni Farina, commandant l'escadre, du *Maggiore* Mario Turba, commandant le 109° *Gruppo* et du *Capitano* Paolo Simeoni, chef de la 259ª *Squadriglia*. Ces deux derniers pilotes recevront eux aussi la *Medaglia d'Oro* à titre posthume.

Le bilan présenté par les survivants a de quoi faire pavoiser la Regia Aeronautica : trois cargos coulés, des coups au but sur deux cuirassés, cinq croiseurs et un gros cargo, sans compter neuf Hurricane abattus et quatre probables ! La réalité est, évidemment, légèrement différente...

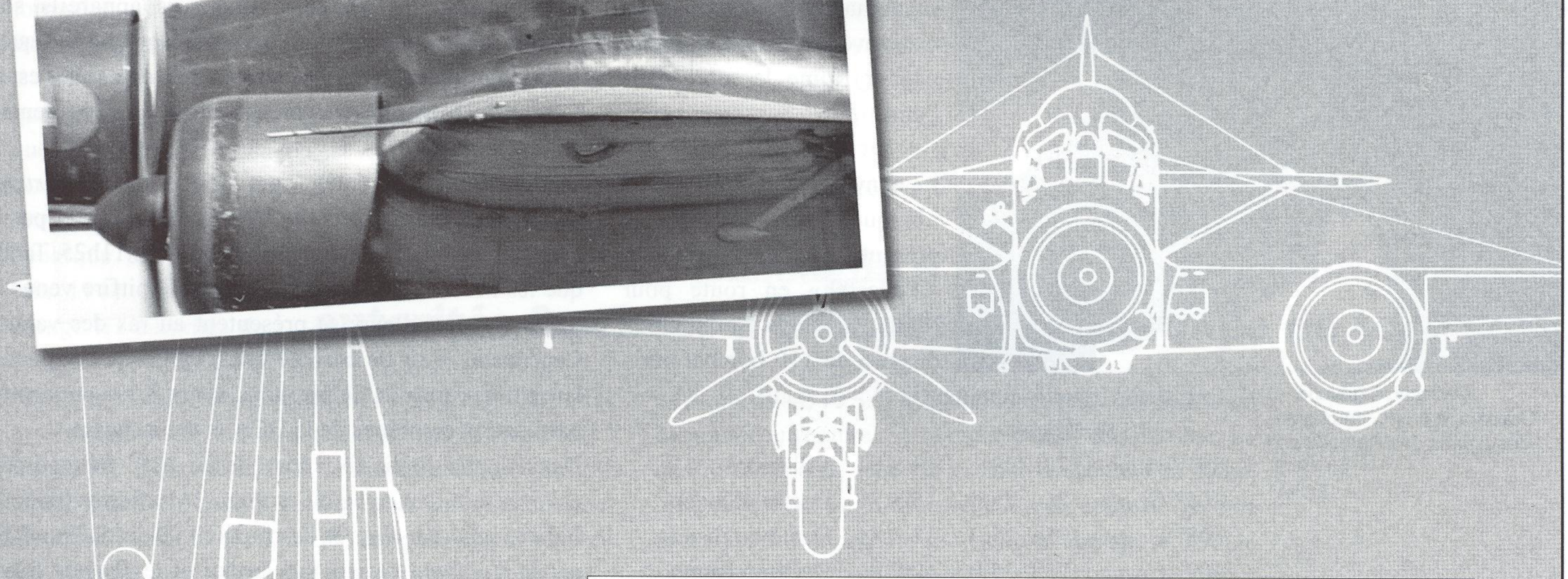
Dans la soirée, c'est au tour des unités basées en Sicile d'intervenir. Vers 18h45, 14 S.79 du 132° *Gruppo* décollent sous les ordres de Buscaglia. Ils se joignent à une expédition de Ju 87 puissamment escortée. Un S.79 est abattu sans survivants. Les autres visent le porte-avions *Argus* et des cargos, sans mettre un coup au but (malgré leurs déclarations au retour). Le convoi, malmené par les attaques conjointes de la Regia Aeronautica et de la Luftwaffe et sous la menace de la marine italienne, fait demi-tour dans la nuit.

Le 15 juin, peu après midi, le 132° *Gruppo* se trouve réduit aux seuls appareils de Buscaglia et du *Sottotenente* Martino Aichner. Buscaglia s'en prend au cargo *Burdwan* qu'il endommage (il sera achevé par les Ju 88A du I./KG 54) et Aichner attaque le croiseur *Bedouin*, sérieusement mis à mal par la marine italienne. Le navire coule en moins de dix minutes, non sans avoir abattu son vainqueur. L'équipage du S.79 sera recueilli avec les survivants du *Bedouin*.

Savoia-Marchetti S.79 Le Bossu



Cette photo montre clairement la raison pour laquelle le S.79 était surnommé ainsi.



L'épervier bossu

Ce n'est pas un hasard si tous les bombardiers moyens mis en œuvre par la Regia Aeronautica sont des trimoteurs. Cette formule, qui permet d'allier la puissance d'un troisième moteur à la structure d'un bimoteur, est en fait un aveu d'impuissance : les motoristes italiens s'avèrent incapables de développer des moteurs suffisamment puissants. Cette disposition si particulière se révèle peu judicieuse, car le troisième moteur gêne la visibilité du pilote et nécessite une installation peu académique du poste du bombardier et de l'armement défensif dans le secteur avant.

Le Savoia-Marchetti S.79 Sparviero (épervier) débute sa carrière comme avion de ligne en juillet 1935. Moderne d'allure, il fait pourtant appel à une construction classique faite de tubes d'acier, de bois et de toile. Le prototype établit plusieurs records du monde en circuit fermé. Le second prototype voit le jour comme bombardier. L'obligation de disposer un armement défensif dans un renflement dorsal lui confère une silhouette bossue dont il tirera son surnom.

La version S.79B, conçue pour l'exportation, se présente sous le forme d'un bimoteur (deux Gnôme-Rhône 14K). Quelques exemplaires sont vendus à l'Iraq (4), au Brésil (3), la Roumanie (24 plus 16 produits sous licence) et à la Yougoslavie (45 trimoteurs).

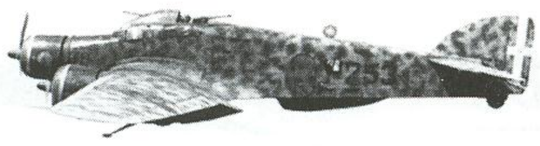
La première version militaire pour la Regia Aeronautica est le S.79-I, équipé de moteurs Alfa-Romeo 126 RC 34 de neuf cylindres en étoile développant 780 ch. L'appareil est engagé en Espagne, où il se taille une solide réputation, entretenant ainsi le mythe de la supériorité du bombardier moderne sur le chasseur. Le S.79-II, qui sort des chaînes en octobre 1939, reçoit des moteurs plus puissants. Le 10 juin 1940, la Regia Aeronautica aligne 594 S.79. L'appareil est utilisé pour le bombardement horizontal, le torpillage, la reconnaissance stratégique, mais aussi pour l'appui tactique, notamment en Tunisie.

La version S.79bis, optimisée pour la torpillage, sort à partir de mai 1943, mais la plupart des exemplaires sont en fait des S.79 transformés. La RSI fait construire pour ses besoins un petit nombre d'appareils à partir de cellules existantes et de composants en cours d'assemblage. La Luftwaffe met la main sur quelques machines dont elle se sert pour le transport.

La production du S.79 s'élève à 1 217 exemplaires entre octobre 1936 et juin 1943.

Savoia-Marchetti S.79

Type : bombardier et bombardier-torpilleur, 4 à 6 places.
Moteurs : 3 Alfa-Romeo 126 RC 34 de 780 ch.
Vitesse maximale : 430 km/h à 4 000 m.
Distance franchissable : 2 000 km.
Plafond pratique : 7 000 m.
Poids, à vide : 6 800 kg; maxi en charge : 10 750 kg.
Envergure : 21,20 m; longueur : 15,62 m; surface alaire, 61,70 m^2.
Armement : 1 mitrailleuse Breda-SAFAT 97 de 12,7 mm fixe tirant vers l'avant avec 350 coups, 2 mobiles avec 850 coups par arme, 1 mitrailleuse Lewis de 7,7 mm mobile avec 350 coups, 1 250 kg de charges offensives ou 1 ou 2 torpilles Whitehead-Fiume de 450 mm.



Aerosiluranti

Cimicchi, à gauche, et Graziani, à droite, deux grandes figures des *Aerosiluranti* en 1943. (ECPA)

Le 12 août, Buscaglia est convoqué à Rome pour y être reçu par le Duce (en même temps que Hans-Joachim Marseille). Il apprend sa nomination au grade de *Maggiore* – il est alors le plus jeune commandant de l'aviation italienne. Mais, au moment de partir, son groupe est mis en état d'alerte. Un nouveau convoi à destination de Malte a été repéré. Malgré sa demande insistante pour rester avec ses hommes, il doit gagner Rome la mort dans l'âme.

Le convoi « Pedestal »

Lorsque le 11 août 1942 se présente le fameux convoi « Pedestal » en route pour Malte, la Regia Aeronautica dispose de 110 bombardiers-torpilleurs répartis comme suit :

Sardaigne		
89° *Gruppo* (228, 229)	13 S.84	Villacidro
105° *Gruppo* (254, 255)	15 S.79	Decimommanu
108° *Gruppo* (256, 257)	12 S.84	Decimommanu
109° *Gruppo* (258, 259)	12 S.84	Decimommanu
130° *Gruppo* (280, 283)	13 S.79	Elmas
Méditerranée centrale et orientale		
104° *Gruppo* (252, 253)	12 S.79	Gadurra (Rhodes)
132° *Gruppo* (278, 281)	15 S.79	Pantelleria
Libye		
131° *Gruppo* (279, 284)	10 S.79	Derna
133° *Gruppo* (174, 175)	8 S.79	Benghazi

auxquels il convient d'ajouter les trois unités d'entraînement (*Nucleo Addestramento Silurante*), basées en Italie, mais qui détacheront une demi-douzaine de S.79 avec leurs équipages pour les opérations au large de la Sardaigne.

Malgré les efforts combinés de la Luftwaffe et des *Aerosiluranti*, Malte est ravitaillée.

Le 12 août, à 11h25, les formations basées en Sardaigne décollent : 9 S.79 du 130° *Gruppo* (*Capitano* Mario Frongia), 10 S.84 du 36° *Stormo* (*Maggiore* Alfredo Zanardi), 3 S.79 du III *Nucleo* (*Tenente Colonello* Vittorio Cannaviello) et 1 S.79 du II *Nucleo* (*Capitano* Carlo Putti), suivis un quart d'heure plus tard par 10 S.84 du 89° *Gruppo* (*Tenente Colonello* Antonio Fadda). Inutile de préciser qu'ils sont attendus de pied ferme par la chasse britannique, déjà sur le pied de guerre à la suite des attaques matinales de la part de la Luftwaffe. Les Martlet et les Fulmar plongent sur les bombardiers italiens alors qu'ils se trouvent à une cinquantaine de kilomètres du convoi, au sud du cap Spartivento, près des îles de la Galite. L'escorte italienne réagit et un violent combat aérien, plutôt confus, s'engage.

Les torpilleurs se scindent en petits groupes de cinq ou six pour effectuer leur attaque. Le *Maggiore* Zanardi, malgré son moteur gauche incendié par un chasseur, ne se présente pas moins devant le cuirassé *Nelson* et lance ses deux torpilles avant de plonger dans la mer (l'équipage sera recueilli deux jours plus tard par un sous-marin allemand). Dix appareils des 105° et 130° *Gruppi* sont endommagés par la DCA. De manière toujours très optimiste, les équipages revendiquent deux cargos coulés et des coups au but sur un porte-avions, trois croiseurs et un destroyer, ainsi que la destruction de 11 Hurricane !

En fin d'après-midi, arrivent huit autres S.79 des 102° et 132° *Gruppi* sous les ordres du *Maggiore* Giorgio Grossi, escortés par des MC.202. Plusieurs appareils sont touchés, mais tous rentrent. Les équipages revendiquent trois cargos et un croiseur lourd coulés; ce dernier est en fait le destroyer *Foresight* qui n'est que légèrement endommagé.

Le lendemain, 13 août, cinq S.79 du 132° *Gruppo* commandés par le *Capitano* Ugo Rivoli, escortés par 14 MC.202, lancent une nouvelle attaque vers 11h25. Tandis que les Macchi en décousent avec des Spitfire venus de Malte, les torpilleurs se présentent au ras des vagues. Cependant, le tir de barrage est si dense que la plupart lancent leur torpille de trop loin. Deux S.79 sont abattus par l'action combinée de la DCA et de la chasse.

Dans l'après-midi, six appareils du 105° *Gruppo* sont envoyés à la recherche du croiseur *Manchester* (dont les Italiens ignorent alors la destruction). Deux S.79, pilotés par le *Capitano* Guilio Ricciardini et le *Tenente* Silvio Angelucci, tombent par hasard sur le destroyer *Ledbury*. Mais, au moment où ils se mettent en position, ils sont atteints par la DCA et tombent en mer. L'équipage de Ricciardini est recueilli le lendemain, mais celui d'Angelucci a péri.

Le 14 août, alors que le convoi arrive au large de la Sicile, 15 S.84 et 16 S.79 tentent une nouvelle attaque. Ils n'enregistrent aucun résultat.

L'opération « Pedestal » s'achève sur une apparente victoire écrasante de l'Axe (un porte-avions, deux croiseurs, un destroyer et neuf cargos coulés), mais en fait un pétrolier et plusieurs cargos avec leur précieuse cargaison ont réussi à rallier Malte.

« *Malte avait maintenant de la nourriture, des munitions, du carburant et un peu plus de Spitfire – le combat pouvait continuer* [2] ».

La fin en Méditerranée

Suit une période de calme relatif. Les *Aerosiluranti* décollent de temps à autre sur alerte, mais sans jamais pouvoir localiser le moindre navire ennemi.

Le 8 novembre 1942, avec les débarquements alliés en Afrique du Nord, les affaires reprennent. Les forces de l'Axe ne peuvent demeurer passives devant la menace stratégique de première grandeur que fait peser la présence anglo-américaine sur leurs arrières en Afrique.

[2] *Malta : The Spitfire Year - 1942* – C.Shores, B.Cull & N.Malizia – Grub Street (Londres), 1991.

Les *Aerosiluranti* sont envoyés attaquer les convois alliés et les ports nord-africains. Douze S.79 du 132° *Gruppo* tentent de s'en prendre au port d'Alger dès la soirée du 8 novembre. Cependant, le mauvais temps les retarde et, la nuit étant tombée, ils doivent faire demi-tour.

Le 12 novembre, six S.79 du même groupe (parmi lesquels se trouvent les *Maggiore* Buscaglia, *Capitano* Marini et *Tenente* Aichner) arrivent à basse altitude sur le port de Bougie, contournant l'objectif pour prendre les défenses à revers. Ils sont interceptés par une patrouille de Spitfire du 242 *Squadron*. Les *Flying-Officer* Large et *Pilot-Officer* Rigby revendiquent chacun un trimoteur. En effet, le S.79 de Buscaglia, légèrement en retrait de la formation, est abattu et l'équipage est porté disparu.

Buscaglia, véritable héros national, reçoit la *Medaglia d'Oro al Valor Militare* à titre posthume. En fait, il n'est que blessé. Le 5 mars 1943, la BBC diffuse un communiqué indiquant que Buscaglia est vivant et interné dans un camp aux États-Unis. En avril 1944, il choisit de rejoindre le camp allié et il débarque en Italie en juin 1944. Son retour plonge les autorités de l'*Aeronautica Nazionale Repubblicana* dans l'embarras, car elles avaient donné son nom au premier groupe de torpilleurs ! En juillet, Buscaglia prend le commandement du 28° *Gruppo* sur Baltimore. Décollant pour un vol d'entraînement, le 23 août 1944, il perd le contrôle de son appareil qui s'écrase à la lisière du terrain de Campo Vesuvio. Grièvement blessé, Carlo Emanuele Buscaglia decède le lendemain à l'hôpital de Naples.

Dernières opérations

Lors de la formation de l'ANR, une dizaine de S.79 sont rassemblés à Florence par le *Capitano* Faggioni. Baptisée *Gruppo Autonomo Aerosiluranti Buscaglia*, l'unité est déclarée opérationnelle le 14 décembre 1943 à Venegono. Rebaptisée *Gruppo Faggioni* pour les raisons évoquées plus haut, elle est engagée en mars 1944 depuis Pérouse contre les navires alliés à Anzio. Un cargo est détruit, mais trois S.79 sont abattus par la chasse de nuit.

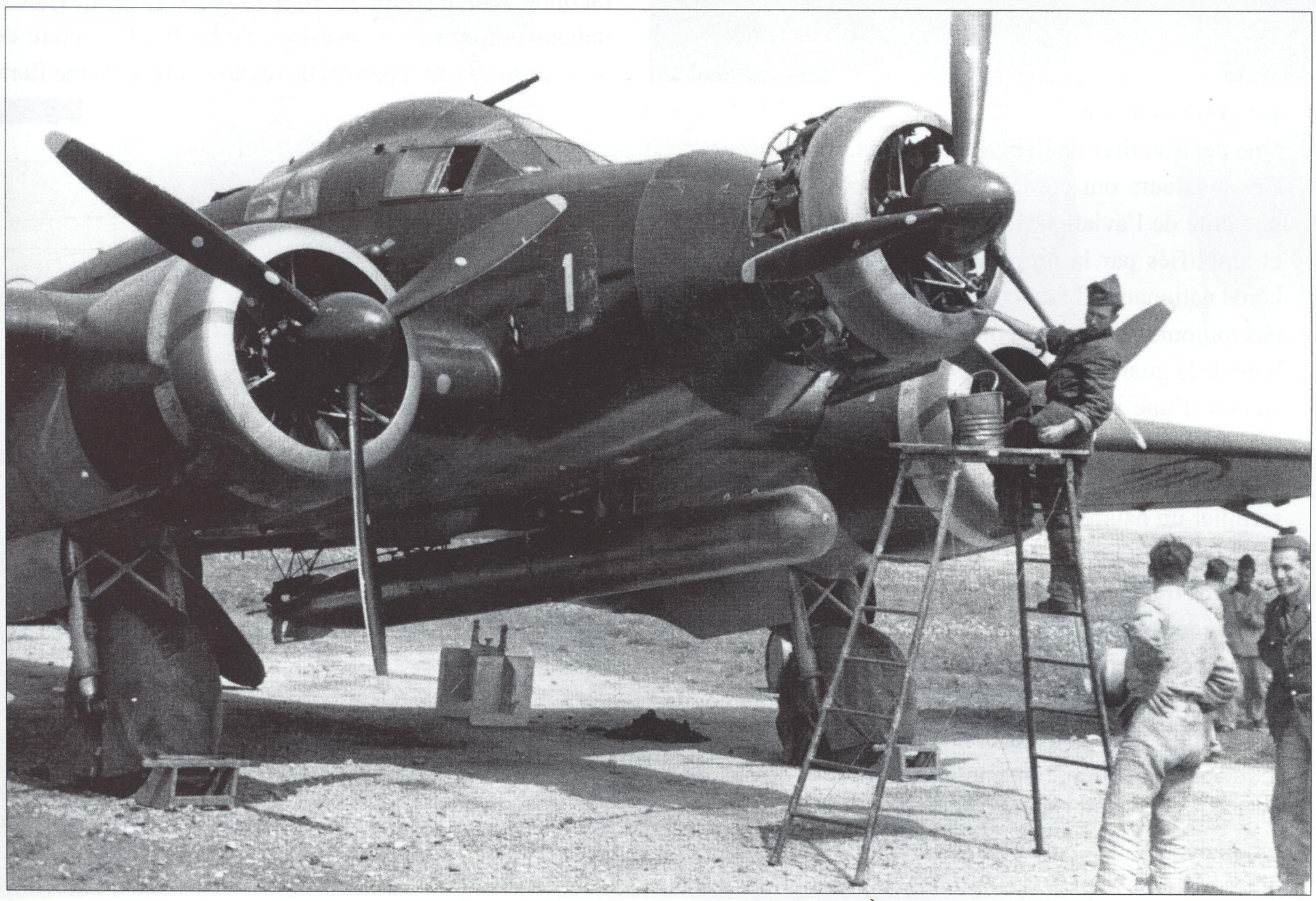
Le 6 avril, au cours d'un vol de liaison entre Venegono et Pérouse, cinq S.79 sont abattus par des P-47 du 64th *Fighter Squadron*. Quatre jours plus tard, le groupe coule quatre bâtiments alliés en baie de Nettuno, mais perd deux nouveaux S.79, dont celui de son commandant. Celui-ci est remplacé par le *Capitano* Marino Marini.

Le *Tenente Colonello* Virginio Rainero, qui commanda le 104° *Gruppo AS* entre le 26 juillet 1941 et le 27 septembre 1942. (ECPA)

Le ralliement de Buscaglia à la cause alliée oblige les autorités fascistes à débaptiser leur groupe de torpillage.

Le 3 juin 1944, 10 S.79 gagnent Istres pour une opération de grande envergure : le bombardement de Gibraltar. La mission est menée avec succès dans la nuit du 4 au 5 juin, mais sa médiatisation est quelque peu éclipsée par une opération de plus grande envergure encore qui se déroule en Normandie le lendemain !

Entre juillet et août, le groupe est engagé en Méditerranée orientale. Il effectue son ultime mission le 5 janvier 1945, conclue par la destruction d'un bâtiment de 5 000 tonnes en Adriatique. Le *Gruppo Faggioni* cesse ses activités avec un bilan de 115 000 tonneaux à son crédit, pour la perte de douze équipages.



Une autre vue du S.79 du *Capitano* Giulio Marini, à Castelvetrano (Sicile), début 1943.
(ECPA)

À gauche, le *Sottotenente* Giuliano Menini, appartenant à la 253ª *Squadriglia*, en conversation avec des navigants de la 279ª *Squadriglia* et un membre de la Luftwaffe. (ECPA)

En guise de bilan

Que peut-on tirer de l'engagement des *Aerosiluranti* ?

Ces aviateurs ont été considérés comme appartenant à une élite de l'aviation italienne, car leurs exploits, repris et amplifiés par la propagande, en ont souvent fait des héros nationaux. Il faut comprendre que les Italiens n'ont pas toujours été gâtés en matière de faits d'armes tout au long de la guerre. Chaque succès des *Aerosiluranti*, bénéficiant d'une unité de lieu, de temps et d'action, était facile à exploiter par une presse et un pouvoir en mal de sensationnel cocardier. Il est, en effet, plus gratifiant de torpiller un navire que de détruire une automitrailleuse à coups de 7,7.

Souvent traités de haut par leurs puissants alliés qui les estimaient meilleurs acrobates que pilotes de guerre, les aviateurs italiens trouvaient une sorte de revanche avec les *Aerosiluranti*, car personne – pas même les Allemands – ne pouvait dénier que ce type de mission requérait un courage et une agressivité au-dessus de la moyenne. Les lourdes pertes subies en constituent la meilleure preuve. Selon Chris Dunning (voir bibliographie ci-contre), en 1942 on comptait huit coups au but pour chaque avion abattu; en 1943, c'était de l'ordre de 2,5 coups au but pour chaque perte.

Bien sûr, leur réussite a été surestimée dans les grandes largeurs. Dans un conflit, c'est de bonne guerre, si l'on peut dire. Quel camp n'a-t-il pas gonflé ses succès pour présenter un bilan sous un jour plus favorable à son opinion publique ?

L'inconvénient dans les régimes totalitaires est que les chefs aiment bien qu'on leur dise ce qu'ils veulent entendre. La tentation est alors grande d'arranger un peu la réalité dans le seul souci de ne pas déplaire. Cependant, la surestimation n'est pas toujours volontaire, surtout chez les latins dont la volubilité du langage n'a d'égale qu'un sens inné de la disproportion. Mais quand la hiérachie accepte, sans les faire vérifier, des chiffres qui n'ont qu'un lointain rapport avec la vérité, le danger est de voir des défaites transformées en victoires, car les conséquences, à terme, en sont incalculables.

Chris Dunning a réalisé un magnifique travail en recensant les pertes maritimes alliées directement liées à l'action des *Aerosiluranti* de juillet 1940 à août 1943. En tout 45 navires ont été coulés par une torpille aérienne. Ce sont pour la plupart des cargos. Le plus gros bâtiment de guerre coulé fut un croiseur (le *Juno*). De nombreux autres ont été endommagés et contraints de regagner les chantiers navals pour réparations.

Si l'on se place du côté des Alliés, l'action des *Aerosiluranti* ne constitue pas une grande réussite et est sans commune mesure avec les résultats qu'ils ont obtenus eux-mêmes contre les *U-Boote* dont la menace a été presque totalement éradiquée par l'action combinée de la marine et de l'aviation.

Cependant, les statistiques ne peuvent masquer la grandeur de l'aventure humaine. Sur 85 *Medaglie d'Oro al Valor Militare* décernées pendant la guerre, 24 l'ont été à des *Aerosiluranti*, dont seulement trois ont survécu pour raconter leur histoire. Dans un conflit où les aviateurs italiens ont eu peu d'occasions de briller, l'aventure des *Aerosiluranti* leur a permis de retouver une certaine fierté.

Sources bibliographiques

Les Princes du Ciel - G. Blond - Fayard (Paris), 1963.
Courage Alone - C. Dunning - Hikoki (Aldershot), 1998.
Regia Aeronautica: il Settore Mediterraneo - A. Emiliani, G.F. Ghergo, A. Vigna - Intergest (Milan), 1976.
La Guerre Aerea in Africa Settentrionale (deux volumes) - A. Borgiotti, C. Gori - Stem Mucchi (Modene), 1973.
Fighters over Tunisia - C. Shores, H. Ring, W. Hess - Neville-Spearman (Londres), 1975.
Malta: The Hurricane Years 1940-41 - C. Shores, B. Cull, N. Malizia - Grub Street (Londres), 1987.
Malta: The Spitfire Years 1942 - C. Shores, B. Cull, N. Malizia - Grub Street (Londres), 1991.
Regia Aeronautica vol. 1 - C. Shores - Squadron/Signal n° 6008
Regia Aeronautica vol. 2 - F. D'Amico, G. Valentini - Squadron/Signal n° 6044.
Savoia-Marchetti S.79 in action - R. Gentilli - Squadron/Signal n° 1071.
S.79 (deux volumes) - C. Gori - Ali d'Italia n° 9 et 11 (Turin).

L'auteur tient à remercier Ferdinando D'Amico pour son aide dans l'identification des photos illustrant cet article. Pour toute information complémentaire sur la biographie de Carlo E. Buscaglia, nous invitons nos lecteurs internautes à visiter son site à l'adresse suivante : http://www.teamblau.it/iwai/

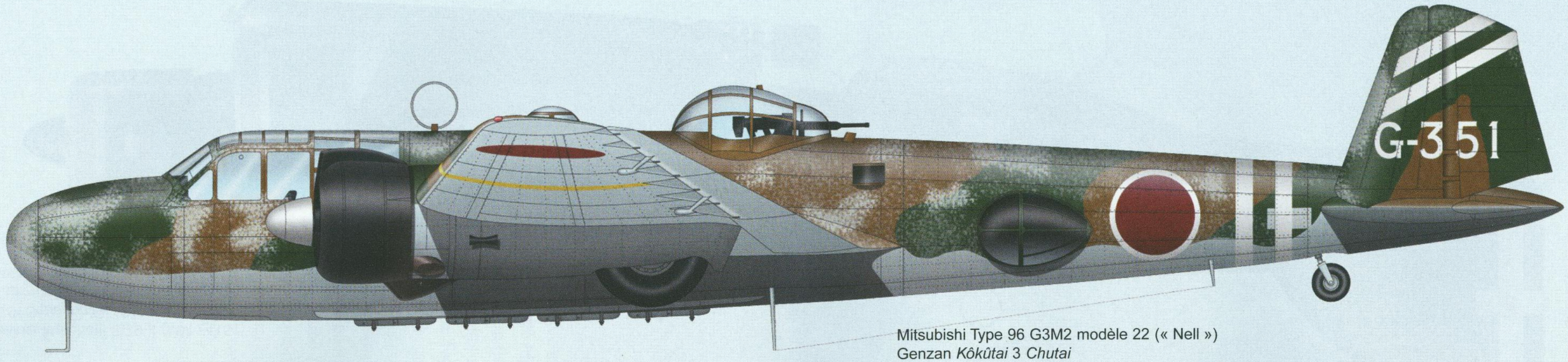
Savoia-Marchetti S.79-II (MM ?)
Reparto Sperimentale Aerosiluranti
Maggiore Vincenzo Dequal
El Adem (Libye), août 1940.

Savoia-Marchetti S.79-II (MM ?)
1° *Nucleo Addestramento Aerosiluranti*
Gorizia (Italie), fin 1940.

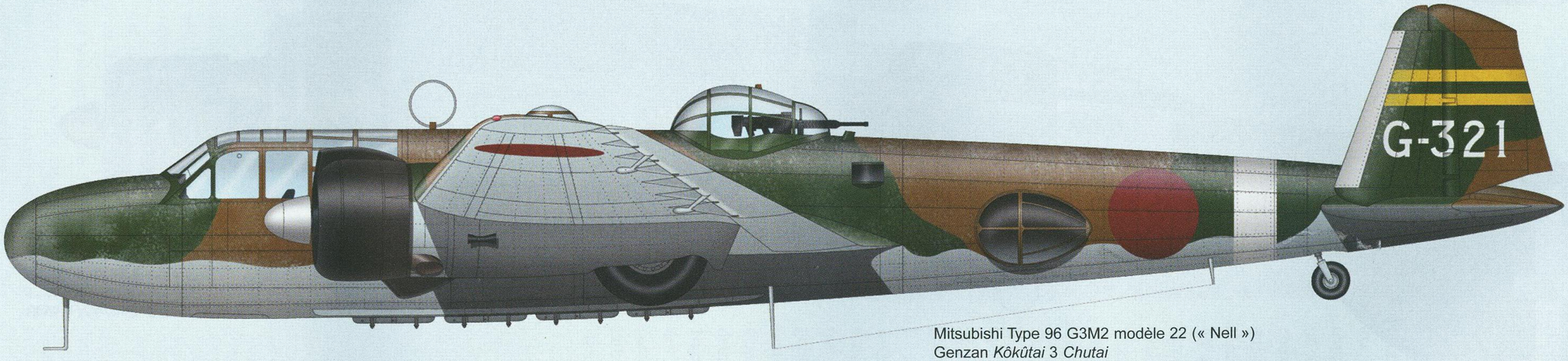
Savoia-Marchetti S.79-II (MM 24151)
279ª *Squadriglia*, 131° *Gruppo* AS
Capitano Giulio Marini
Castelvetrano (Sicile), début 1943.

© P-A. Tilley - 2001

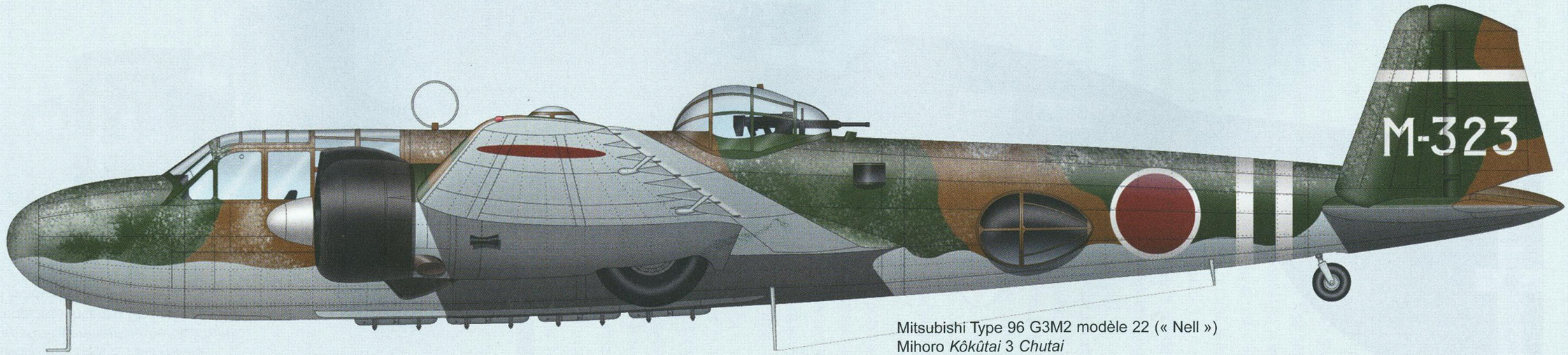
© P.A. Tilley - 2001



Mitsubishi Type 96 G3M2 modèle 22 (« Nell »)
Genzan *Kôkûtai* 3 *Chutai*
Saigon, 8 décembre 1941.



Mitsubishi Type 96 G3M2 modèle 22 (« Nell »)
Genzan *Kôkûtai* 3 *Chutai*
Saigon, 8 décembre 1941.



Mitsubishi Type 96 G3M2 modèle 22 (« Nell »)
Mihoro *Kôkûtai* 3 *Chutai*
Thu Dau Moi, 8 décembre 1941.

La fin du *Repulse* et du *Prince of Wales*

En temps de guerre, il est fréquent de voir de belles théories échaffaudées des années auparavant s'écrouler comme des châteaux de cartes sous la pression des événements. Le mythe de l'invincibilité du cuirassé aux attaques aériennes est l'une d'elles. La marine britannique paiera la leçon au prix fort.

Christian-Jacques Ehrengardt

L'officier spécialiste des torpilles à bord du cuirassé *Prince of Wales* se penche vers l'amiral Tom Philipps et lui souffle : « *Je crois qu'ils vont faire une attaque à la torpille* ». Celui-ci répond calmement : « *Certainement pas ! Il n'y a pas d'avions-torpilleurs dans les parages* ». Dans les quelques minutes qui suivent, 9 Type 96 de la Genzan *Kôkûtai* vont lui infliger un cinglant démenti. Tout le drame des cuirassés *Prince of Wales* et *Repulse* qui va se nouer au large de la Malaisie en ce 10 décembre 1941 (9 décembre, heure occidentale), est ainsi résumé en ces deux courtes phrases.

Naissance de la *Force* G

En 1941, alors que la guerre qui fait rage en Europe et en Méditerranée absorbe toute l'énergie et le matériel dont la Grande-Bretagne dispose, la menace d'un conflit en Extrême-Orient commence à émerger. Parmi toutes les possessions du Commonwealth dans le Sud-Est asiatique, la Malaisie tient une place à part. Outre le fait qu'elle produit la moitié du caoutchouc naturel et du minerai de fer blanc du monde, elle se trouve exactement dans le passage d'une force d'invasion qui viserait l'Australie et les champs pétrolifères de l'Insulinde, en partant de la Chine et de l'Indochine.

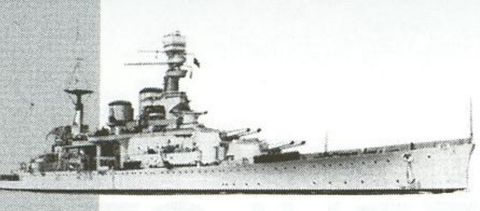
Si les Britanniques s'accordent à penser qu'il leur est impossible de tenir la Malaisie, ils espèrent préserver leurs intérêts dans la péninsule en renforçant Singapour. Ils n'ont ménagé ni leurs efforts ni leur budget pour établir une nouvelle base navale à l'extrémité nord de l'île, sur le détroit de Johore. Inaugurée en février 1938, la base de Changi attend encore son premier cuirassé trois ans plus tard.

À l'été 1941, après la destruction du *Bismarck* et au terme de longues tergiversations, l'Amirauté finit par admettre la nécessité de créer la troisième flotte britannique, la « Flotte d'Orient », qui doit être composée d'un porte-avions, sept cuirassés, dix croiseurs et vingt-quatre destroyers. L'idée est de constituer une armada assez puissante pour dissuader le Japon d'attaquer la Malaisie. Cependant, l'Amirauté se montre réticente à envoyer au bout du monde ses unités les plus modernes dont elle a un besoin pressant pour contrer la menace que font peser les *Tirpitz*, *Scharnhorst* et *Gneisenau* sur les convois de l'Atlantique.

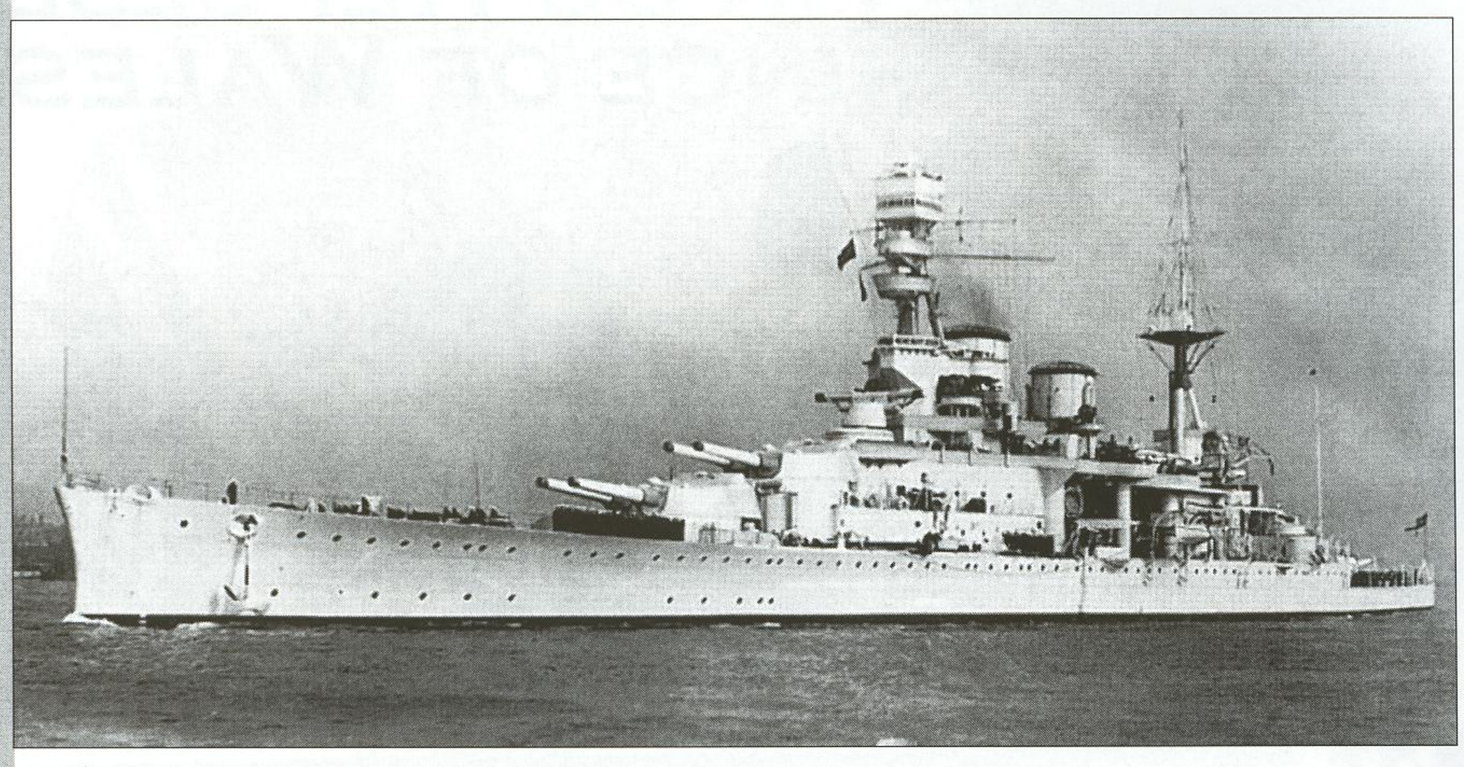
Naufrage d'un mythe

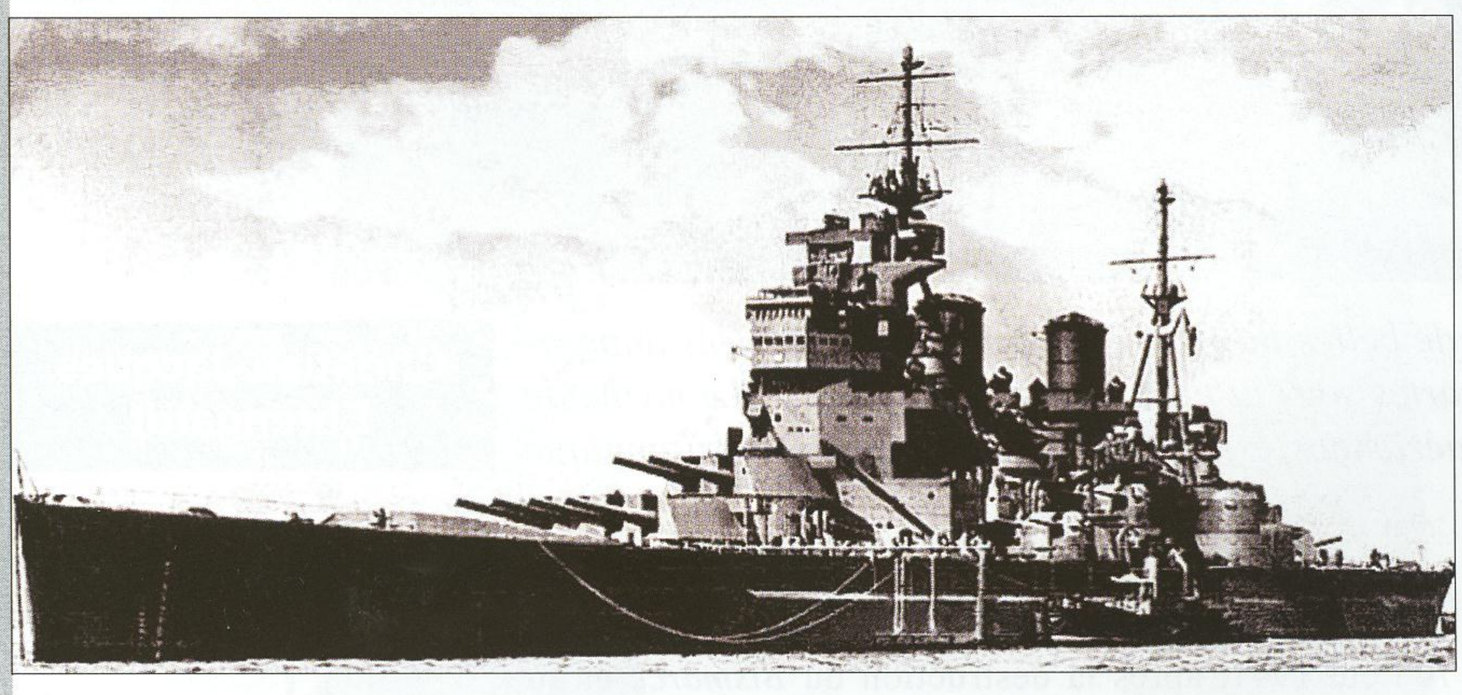
Churchill, qui ne partage pas l'avis de l'Amirauté, joue la carte du fait accompli en donnant son accord à Roosevelt pour constituer une force navale anglo-américaine en Extrême-Orient. Finalement, le 20 octobre, devant l'insistance du Premier ministre et celle du secrétaire d'État aux Affaires étrangères, le Premier Lord de la Mer accepte d'envoyer le *Prince of Wales* au Cap où il retrouvera le porte-avions *Indomitable*. Avant de gagner Singapour, les deux bâtiments seront rejoints par le croiseur de bataille *Repulse*, qui escorte un convoi

Un G3M2 modèle 22 au premier plan et un G3M2 modèle 21 au second plan, appartenant au Mihoro *Kôkûtai*. (Collection W. Green)



La fin du *Repulse*





Les HMS *Repulse* (en haut) et *Prince of Wales* (en bas) quittent le port de Singapour, le 8 décembre 1941, vers 17h15. (Australian War Memorial)

au Moyen-Orient. Cette escadre, née d'un compromis entre les exigences de Churchill et les réticences de l'Amirauté, prend le nom de *Force* G et est confiée au contre-amiral Sir Tom Spencer Vaugham Philipps, alias « Tom Pouce ».

Depuis le début du conflit, aucun navire d'une taille supérieure à un croiseur n'a été coulé par l'aviation.

Le cuirassé, roi des mers

Le choix de Philipps est assez discutable, car adjoint au Premier Lord de la Mer depuis le début de la guerre, il n'a pas commandé un bâtiment en opérations depuis 1917. Surnommé « Tom Pouce » ou « Napoléon de poche » en raison de sa petite taille mais aussi parce qu'il passe pour un bon stratège, il est alors âgé de 53 ans. Centralisateur, cassant et pointilleux, il n'est pas particulièrement apprécié par ses équipages.

Philipps est un marin de l'ancienne école, celle de la bataille du Jutland, celle qui prétend que le cuirassé est le roi des mers et n'a d'autre adversaire à redouter qu'un autre cuirassé. Pour être honnête, il faut préciser qu'en octobre 1941, cette vision des combats navals prévaut dans la plupart des cercles autorisés. Les avions sont jugés trop lents et trop vulnérables pour obtenir des résultats significatifs en haute mer contre des navires supérieurs à la taille d'un croiseur.

Or, le déroulement des opérations depuis le début de la guerre, en particulier en Méditerranée, n'est pas de nature à remettre ce postulat en cause. Les cuirassés britanniques *Barham* et *Warspite*, de même que leurs homologues allemands *Scharnhorst* et *Gneisenau*, ont résisté à quelques bombes aériennes bien placées. Ils ont démontré qu'un cuirassé évoluant à vitesse forcée peut éviter une salve de torpilles et que même si l'une d'elles parvient à toucher la cible, le blindage et les compartiments étanches permettent de limiter la casse.

D'ailleurs, le *Prince of Wales* a été l'objet de plusieurs attaques aériennes le 27 septembre 1941 lors de l'escorte d'un convoi pour Malte. Non seulement, il les a repoussées avec succès, mais il a même abattu deux avions italiens [1]. Au cours de la bataille, le cuirassé *Nelson* a été touché par une torpille aérienne [2], qui n'a causé que des dégâts légers.

Pour faire valoir leur point de vue, les partisans de l'aviation ne peuvent guère se raccrocher qu'à la destruction des cuirassés italiens à Tarente le 12 novembre 1940. Cependant, les navires ont été attaqués au mouillage et de nuit, ce qui les a privés de toute possibilité de manœuvre et de riposte.

En tant que telle, la *Force* G ne peut guère être qualifiée de flotte de dissuasion. En outre, elle joue de malheur, lorsque le 3 novembre, le porte-avions *Indomitable* s'échoue sur des hauts reliefs au large des Bermudes. Privée de couverture aérienne, elle aurait dû recevoir l'ordre de faire demi-tour, mais pas de la part de Churchill, trop engagé vis-à-vis de Roosevelt, ni à la demande de Philipps, qui n'a jamais estimé indispensable la présence d'un porte-avions.

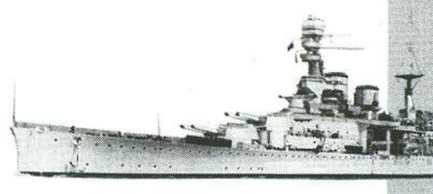
Sans doute parce qu'il se trouve moins sous la pression des événements ou plus libre d'exprimer son opinion, Jan Smuts, Premier ministre d'Afrique du Sud, est l'un des rares à voir le danger qui pèse sur la *Force* G. La veille de l'arrivée du *Prince of Wales* au Cap, il adresse un télégramme à Churchill dans lequel il manifeste son « *inquiétude concernant la disposition actuelle des deux flottes, l'une basée à Singapour et l'autre à Hawai, chacune prise séparément étant inférieure à la marine japonaise qui, ainsi, aura toute latitude pour les anéantir chacune leur tour*. [...] *Si les Japonais agissent rapidement, cela débouchera sur un désastre de première gandeur* ».

Insubmersible !

Victime du traité naval de Londres de 1936 qui a restreint les cuirassés à un déplacement maximum de 36 000 tonnes et à un armement de 380 mm, la classe *King George V* fait pâle figure à côté de ses futurs adversaires, dont les caractéristiques n'ont qu'un lointain rapport avec les limitations internationales (le *Tirpitz* déplace 56 000 tonnes et le *Yamato*, armé de canons de 457 mm, 64 000 tonnes). Au moins bénéficie-t-elle d'innovations technologiques. Le *Prince of Wales*, lancé le 3 mai 1939, est le deuxième des cinq bâtiments de cette nouvelle classe. Il dispose d'une combinaison complexe de compartiments étanches qui le rendent aussi insubmersible que l'était le *Titanic*. Ses dix canons de 356 mm

[1] En fait, un seul appareil a été touché par la DCA; désemparé, il est venu percuter son ailier.

[2] Torpille lancée par le S.84 du *Maggiore* Arduino Buri du 108° *Gruppo*.



possèdent une portée de 36 km et chaque pièce peut tirer deux obus à la minute. Son armement aérien se compose de huit tourelles doubles de 133 mm, commandées par un système de contrôle avancé qui calcule automatiquement la temporisation de la charge explosive, de six pièces octuples « pom-pom » de 2 livres, d'un canon de 40 mm et d'un grand nombre de mitrailleuses Oerlikon et Lewis. Et surtout, il est équipé d'un radar, certes encore rudimentaire, mais qui l'autorise à engager l'ennemi sans contact visuel.

Le temps a manqué au commandant John C. Leach, pour former son équipage (110 officiers et 1 502 hommes et sous-officiers) et pour faire remédier aux nombreuses défectuosités constatées avant d'être lancé dans le grand bain. Le manque d'entraînement et de rodage constituera un net handicap lorsque les événements tourneront au vinaigre. Le *Prince of Wales* participe à la chasse qui se termine par la destruction du *Bismarck*, mais aussi par celle du *Hood*, dont il est – injustement – rendu responsable. Il se taille ainsi une peu flatteuse réputation de « jaune » au sein de la Royal Navy.

À l'inverse, la réputation du *Repulse* est excellente, de même que celle de son commandant, William G. Tennant, dont les exploits sur les plages de Dunkerque lui ont valu l'affectueux sobriquet de « Dunkirk Joe ». Ce croiseur de bataille de 32 000 tonnes n'est pas des plus récents, puisqu'il a été lancé en 1916, mais il a été modernisé et même équipé de cabines de luxe pour le voyage du roi George VI et de la reine Elisabeth au Canada en 1939. Le *Repulse* est sans nul doute le navire de croisière le mieux armé du monde, mais surtout, son équipage (69 officiers et 1 240 hommes et sous-officiers) s'enorgueillit de servir à bord de l'élite des croiseurs de bataille. Avant d'être affecté à la *Force* G, le *Repulse* n'a participé qu'à des escortes de convois, parcourant plus de 50 000 km dans l'Atlantique et la mer du Nord.

Les plans japonais

Le 29 novembre 1941, les deux bâtiments font leur jonction et, escortés par quatre destroyers, ils font route vers Singapour qu'ils abordent le 3 décembre [3]. La situation s'est sensiblement détériorée et l'entrée en guerre du Japon n'est plus désormais qu'une question de jours.

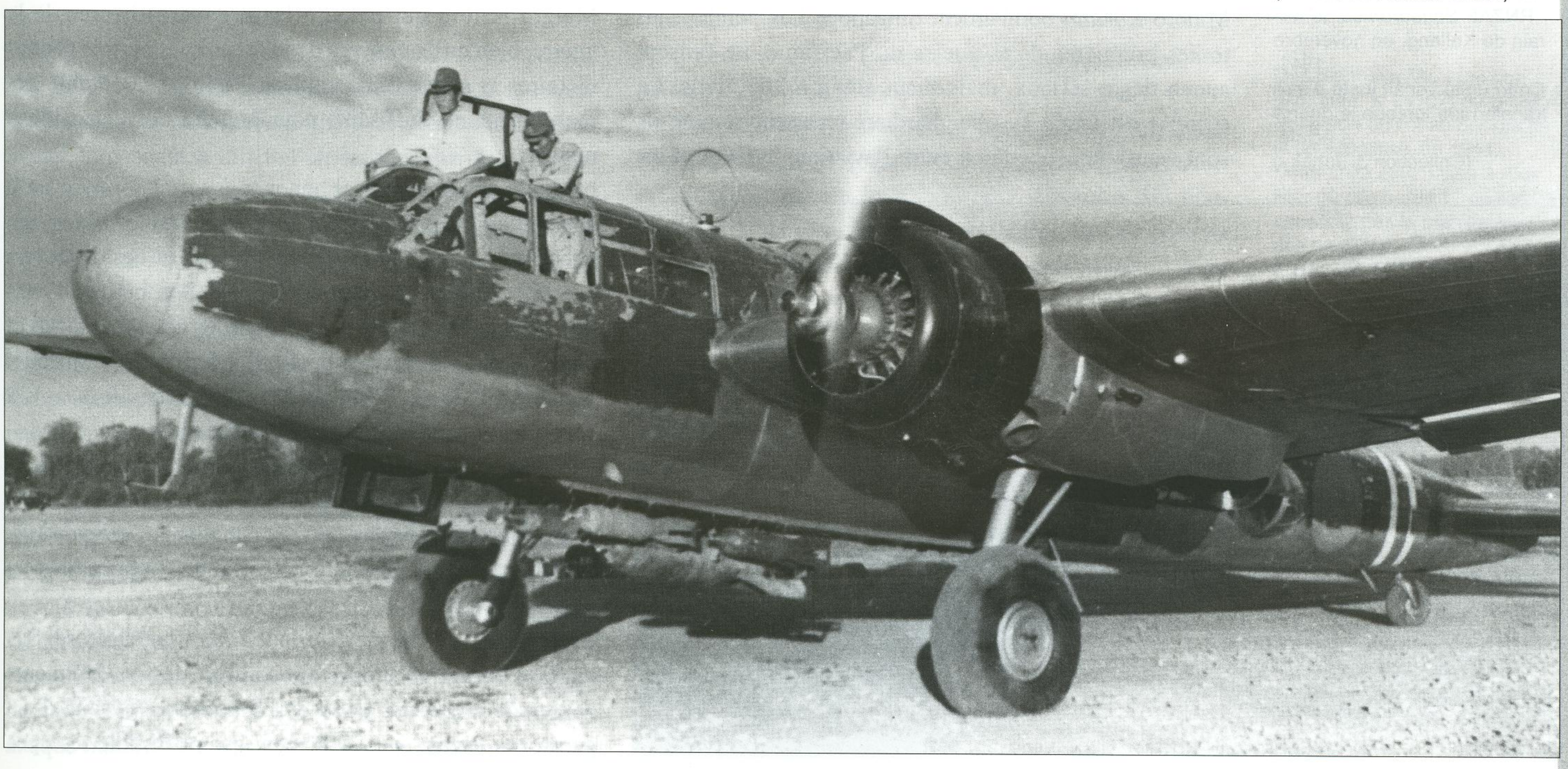
L'apparition des deux bâtiments soulage la population de Singapour. « *En fait, l'arrivée de quelques cuirassés britanniques à Singapour rend insoluble le problème naval japonais dans le Pacifique*, écrit un correspondant de guerre du *Malaya Tribune*. *L'aviation navale des Japonais est de toutes leurs armes celle qui est la plus faible comparée à celle des Américains et la production aéronautique japonaise est si modeste qu'elle est incapable de remplacer les pertes. Les Japonais sont pris à leur propre piège et, ni au sol ni dans les airs, ils n'ont la moindre chance de victoire s'ils persistent à appeler à la guerre malgré les forces supérieures qui les encerclent* ».

Le *Repulse* est sans nul doute le paquebot de luxe le plus puissamment armé du monde.

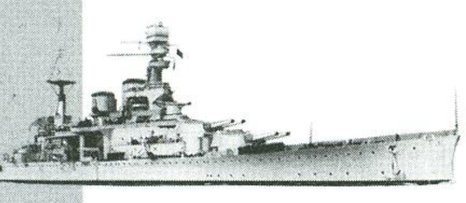
En raison du battage fait autour de cette arrivée, la présence de la *Force* G n'est pas passée inaperçue des Japonais. Le vice-amiral Ozawa, commandant la flotte détachée du Sud, intervient aussitôt auprès du haut commandement pour obtenir des cuirassés et plus de bombardiers, car il craint une intervention des navires britanniques contre sa flotte d'invasion. En effet, le plan arrêté par les Japonais en Malaisie consiste en une série de débarquements sur la côte est, du golfe de Siam à Kota Bharu, puis en une plongée vers Singapour à travers une jungle réputée aussi infranchissable que l'étaient les Ardennes aux blindés allemands.

L'amiral Yamamoto décide de garder ses cuirassés, mais

[3] Cette date et celles qui suivent sont données en heure locale, soit un jour plus tard par rapport à l'heure européenne ou américaine.



Un Type 96 G3M2 modèle 22 photographié sur le terrain de Thu Dau Moi, près de Saigon (Indochine), fin 1941.
La charge offensive (800 kg) était portée sur des rateliers externes sous l'avant du fuselage. La distance franchissable de ce modèle en pleine charge était de... 4 300 km !
(Collection William Green)



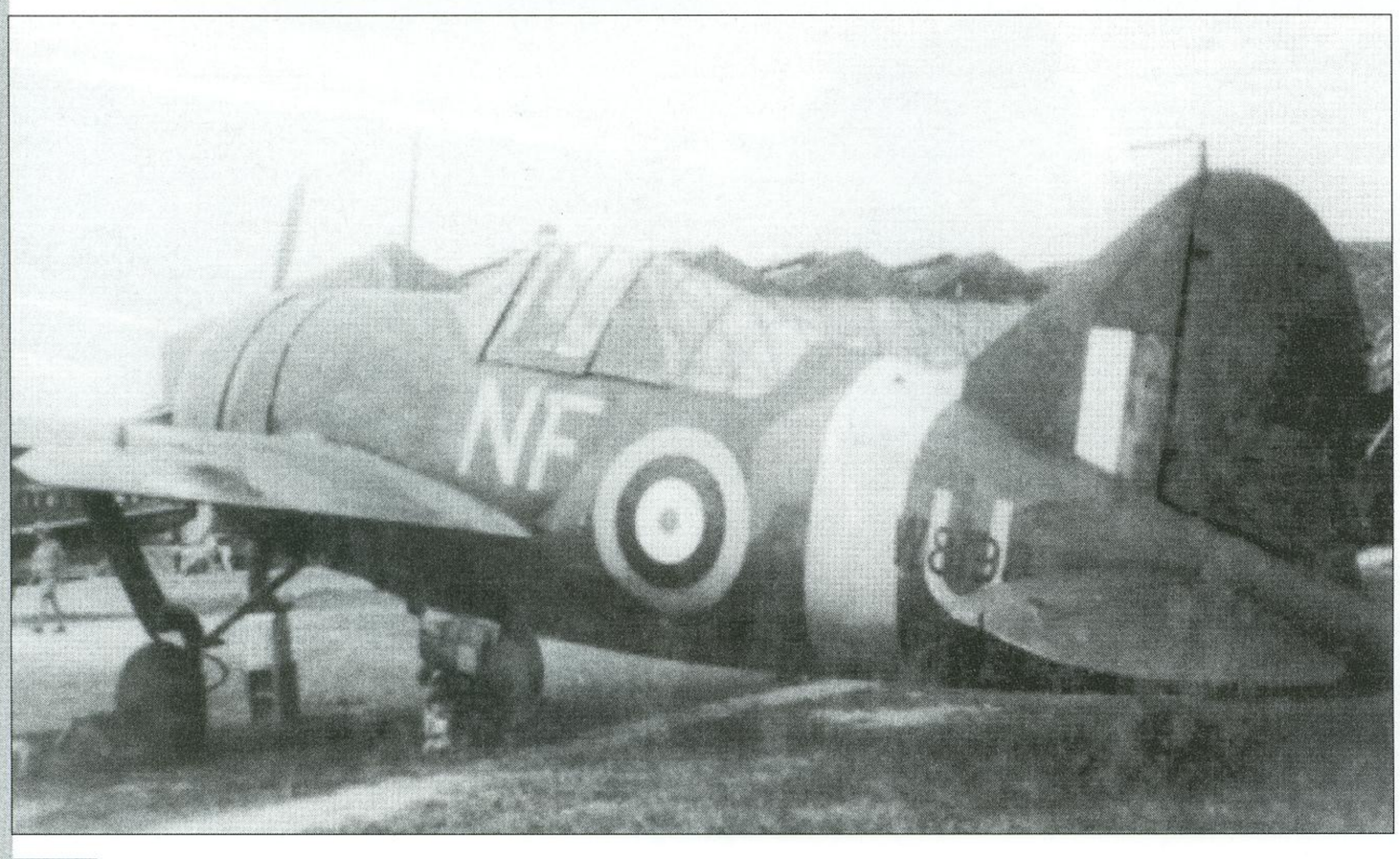
La fin du *Repulse*

de renforcer la 22ème flotte aérienne du contre-amiral Sadaichi Matsunaga. Celle-ci se compose désormais des unités suivantes :
– Genzan *Kôkûtai*, 36 Type 96 à Saigon, capitaine de vaisseau Takanari Maeda;
– Mihoro *Kôkûtai*, 36 Type 96 à Thu Dau Moi, capitaine de vaisseau Katsuji Kondo;
– Kanoya *Kôkûtai*, 27 Type 1 à Thu Dau Moi, capitaine de vaisseau Naoshiro Fujiyoshi.
Le Type 96 est le Mitsubishi G3M2, qui sera connu plus tard sous l'appellation de « Nell » par les Alliés, et le Type 1, le Mitsubishi G4M1 « Betty ».
Les équipages sont tous hautement qualifiés et très expérimentés. Le plus jeune commandant de section des deux flottilles de Type 96, le lieutenant de vaisseau Koshiro Yokomizo, compte quand même 16 missions de guerre en Chine.

La RAF, qui a souffert dès les premières heures de la guerre, ne peut promettre aucune aide à Philipps.

L'amiral Kondô, commandant l'escadre d'invasion, est préoccupé par la possibilité d'une rupture de ses lignes de communication en cas d'intervention de la flotte britannique. Il prend donc trois décisions en conséquence :
– dans la nuit du 6 au 7 décembre, deux navires mouillent des mines entre l'île Tioman et les Anambas, au beau milieu de la route directe que pourrait emprunter l'escadre britannique pour perturber les débarquements sur la côte est de la Malaisie;
– trois lignes de patrouilles sont formées par quatorze sous-marins au nord du champ de mines;
– les unités aériennes sont renforcées dans le secteur.
Contrairement à ce que croient les Alliés – et malheureusement pour eux – l'aviation japonaise constitue une force redoutable. Philipps a lui-même l'occasion d'admirer ses possibilités. Au petit matin du 8 décembre (quelques heures avant l'attaque de Pearl Harbor), 31 Type 96 du Mihoro *Kôkûtai* bombardent Singapour. Les bombes, les toutes premières de la guerre du Pacifique, ne causent aucun dégât sérieux, mais tuent environ 200 civils. La surprise est totale. Les bombardiers repartent comme ils sont venus, la coopération entre l'aviation, la DCA et les unités de projecteurs ayant brillé par son inefficacité. Pour ne pas perturber la DCA, les avions de chasse ont même reçu l'ordre de ne pas décoller ! Ce qui ne semble pas avoir perturbé non plus les observateurs britanniques est le fait que ces bombardiers, partis d'Indochine, ont parcouru près de 2 000 km, dont la moitié avec leurs bombes – un vol aller et retour de plus de 10 heures !

Le Buffalo W8198 du N° 488 RNZAF *Squadron* sur le terrain de Kallang, en novembre 1941.
Cette unité venait juste d'être transformée lorsque la guerre a éclaté.
(Collection J. Johnky)



La *Force* G devient *Force Z*
De leur côté, les Britanniques disposent de 62 chasseurs Brewster Buffalo répartis entre les unités suivantes :
– N° 21 RAAF *Squadron*, 12 Buffalo à Sungei Patani, *Squadron Leader* W.F. Allshorn;
– N° 243 *Squadron*, 15 Buffalo à Kallang et 2 à Kota Bharu, *Squadron Leader* F.J. Howell;
– N° 453 *Squadron*, 18 Buffalo à Sembawang, *Flight Lieutenant* T.A. Vigors (par interim);
– N° 488 RNZAF *Squadron*, 17 Buffalo à Kallang, *Squadron Leader* W.G. Clouston.
De l'avis même de ses pilotes, le Buffalo s'avèrera aussi rapide que le *Zéro*, sauf en montée, et en tous cas, supérieur au Hurricane pour le combat aérien. Ce jugement confirme d'ailleurs celui des pilotes finlandais, autres utilisateurs du « petit tonneau » de Brewster.
Quelques heures avant le bombardement de Singapour, les premiers soldats japonais ont pris pied en Malaisie, sur la plage de Kota Bharu, avec comme objectif le terrain d'aviation. Ce débarquement précède le raid sur Pearl Harbor d'une heure et dix minutes. Dans les heures suivantes arrivent au QG britannique des nouvelles alarmantes de six autres débarquements plus au nord, notamment à Singora.
La marine de Sa Majesté dispose d'une importante force navale et la laisser oisive dans le port de Singapour serait tout à fait incompréhensible. Philipps fait prépaper ses navires. La *Force* G est rebaptisée *Force* Z.
Malgré le flou qui entoure les premières heures de la guerre, bien que submergé de télégrammes parfois contradictoires et souvent incomplets, Philipps rassemble des renseignements suffisants pour prendre des dispositions rapides.
Le 8 décembre à midi, il annonce à son état-major qu'il appareillera dans la soirée à bord du *Prince of Wales*, son navire amiral, en compagnie du *Repulse* et des destroyers *Electra*, *Express*, *Tenedos* et *Vampire*. Son but est d'attaquer les convois navals japonais sur les côtes siamoises et malaises dans la matinée du 10. Il informe le commandement local de la RAF qu'il se trouvera alors à 120 nautiques au large de Singora. Il demande :
– une reconnaissance à 150 km au nord de son escadre, à l'aube du 9;
– une reconnaissance au large de Singora, à l'aube du 10;
– une couverture aérienne au large de Singora dans la journée du 10.
Ce message consterne l'*Air Vice-Marshal* Pulford. Ses maigres forces ont beaucoup souffert dès les premières heures de la guerre. Le N° 21 *Squadron* a évacué d'urgence son terrain avec seulement quatre Buffalo rescapés

et du *Prince of Wales*

d'un bombardement aérien. À Alor Star, un raid japonais a mis hors d'état 9 Blenheim du N° 62 *Squadron*. Dans la soirée, le terrain de Kota Bharu, menacé par l'avance des troupes japonaises, doit être évacué. Pour la perte de seulement trois avions, les Japonais ont détruit une vingtaine d'appareils britanniques et contraint la RAF d'abandonner ses trois terrains les plus septentrionaux.

Pulford se voit dans l'obligation d'informer Phillips que la RAF ne pourra assurer aucune des missions demandées.

Cependant, la décision de Philipps est prise. Il ne reviendra pas dessus. Il est vrai que les événements commandent et que sa passivité dans de telles circonstances serait inexcusable. Par ailleurs, que peut-il craindre ? La vitesse et la maniabilité de ses deux grosses unités les prémunissent d'une attaque de sous-marins. Il a connaissance de l'emplacement des mines mouillées par les Japonais. Il estime qu'aucun bombardier japonais ne possède une autonomie suffisante pour transporter une torpille sur les 650 km qui séparent Saigon de sa future position au large de Singora.

À 17h10, le 8 décembre, la *Force* Z lève l'ancre.

Le chasseur devient gibier

Le matin du 9 décembre, le *Flight Lieutenant* Tim A. Vigors, un Irlandais bon teint vétéran de la bataille d'Angleterre, est avisé que son N° 453 *Squadron* est chargé de la protection de la *Force* Z et qu'il doit se tenir prêt à décoller dès que l'amiral Philipps en aura fait la demande. Cette nouvelle n'est pas faite pour le réjouir, car il se demande si l'alerte sera donnée suffisamment tôt pour qu'il puisse intervenir à temps et surtout, si à ce ce moment-là, l'escadre britannique sera dans la limite du rayon d'action de ses Buffalo.

La chance commence par sourire aux marins britanniques alors qu'ils doublent les îles Anambas pour éviter le champ de mines. Le ciel s'est obscurci et les navires sont enveloppés dans des grains qui les masquent aux éventuels avions de reconnaissance japonais.

Pour l'heure ceux-ci ne sont pas encore lancés à leur recherche. En effet, un C5M envoyé en reconnaissance au-dessus de Singapour au petit matin a repéré les deux cuirassés dans le port. Cependant, à 15h10, l'un des sous-marins en piquet, le I-65, aperçoit deux ombres au large et transmet immédiatement le message suivant : « *AI TROUVE DEUX CUIRASSES DE TYPE REPULSE. POSITION AU SUD-SUD-EST, DISTANCE 650 KM DE SAIGON. CAP 340°. VITESSE 20 NŒUDS. HEURE : 1515* ». Malheureusement pour les Japonais, le sous-marin se fait distancer et ne peut confirmer son rapport qui contredit la reconnaissance matinale. Mais, une fois développées les photos prises par le C5M, le service de renseignements s'aperçoit que, contrairement à ce qu'a déclaré l'équipage, les deux cuirassés ne sont pas dans le port. C'est aussitôt le branle-bas de combat. L'information atteint l'amiral Ozawa, à bord du croiseur *Chôkai*, à 17h15. Les bâtiments anglais ne sont qu'à 200 km de sa propre force navale. Le chasseur est devenu gibier.

Ozawa donne immédiatement l'ordre à la force d'invasion de faire demi-tour et à l'aviation d'entreprendre une attaque massive. De son côté, il s'organise pour entrer en action. Il fait catapulter tous ses hydravions de reconnaissance. Le I-65, qui n'a pas renoncé, réussit à reprendre contact avec la *Force* Z, mais, attaqué par des avions amis, il doit plonger et la perd ainsi de vue à nouveau.

À 18h30 trois hydravions Aichi E13A repèrent la *Force* Z. Sans crainte d'être interceptés, ils peuvent la suivre à bonne distance en toute tranquillité pendant une heure et cinquante minutes, transmettant régulièrement de précieux renseignements sur la position et la route de l'escadre ennemie. Cette fois, l'amiral Philipps ne peut pas ignorer que les Japonais l'ont découvert.

À Saigon, le contre-amiral Matsunaga n'a pas attendu les ordres pour faire préparer ses bombardiers. Trois Type 96 de la Mihoro *Kû* décollent à 18 heures pour une mission de reconnaissance, suivis un quart d'heure plus tard par 18 Type 1 de la Kanoya *Kû* (9 armés d'une torpille et 9 de bombes), puis à partir de 19h05 par 17 Type 96 de la Genzan *Kû* (armés d'une torpille) et 18 autres de la Mihoro *Kû* (armés de bombes). Les bombardiers s'enfoncent dans la nuit qui tombe d'autant plus vite que le temps s'est détérioré. Les équipages se demandent ce qui les attend 650 km plus loin.

Pendant près de deux heures, les hydravions japonais épient la *Force* Z en toute impunité.

Philipps fait demi-tour

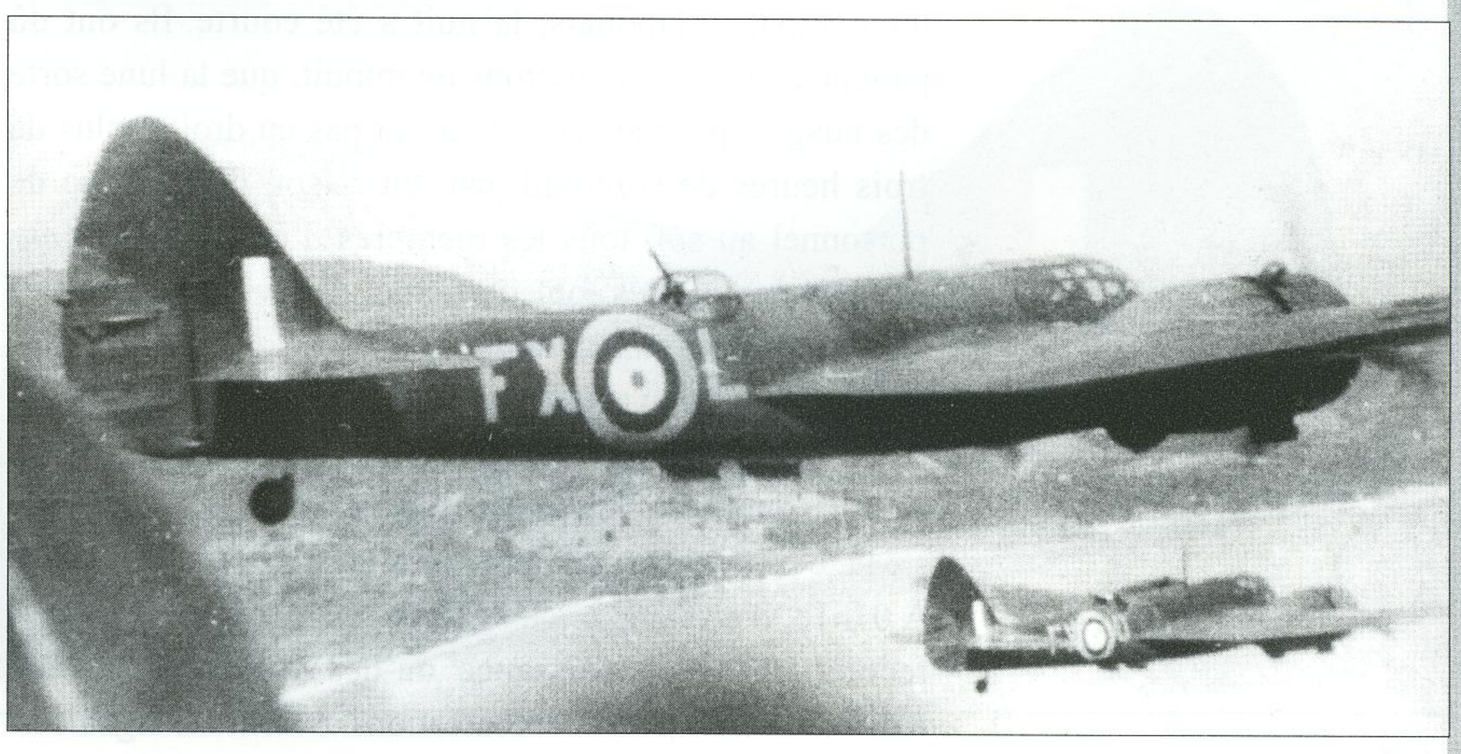
La raison voudrait que non seulement Philipps renonce et profite de la nuit et de la vitesse de ses navires pour faire demi-tour, mais surtout qu'il rompe le sacro-saint silence radio qu'il a imposé pour, enfin, signaler sa position à Singapour. Peut-il réellement ignorer que tout ce que les Japonais peuvent faire voler et naviguer dans le golfe du Siam est à sa recherche ?

La décision de rebrousser chemin, l'amiral Philipps finit par la prendre, mais trop tôt ou trop tard.

Trop tôt, car au moment où il se décide, la *Force* Z n'est qu'à une dizaine de kilomètres de l'escadre d'Ozawa et fonce droit dessus.

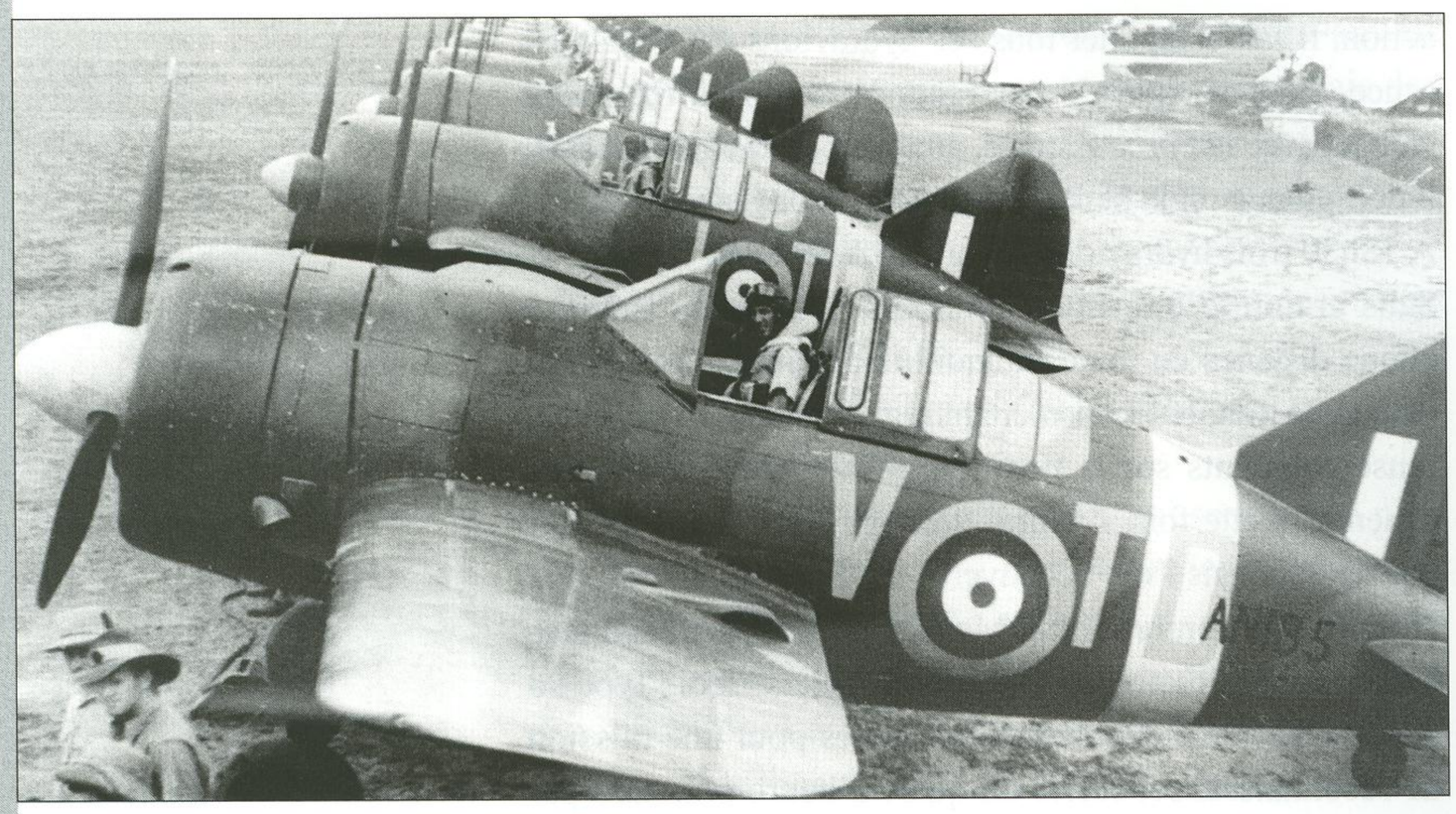
Trop tard, car quand Philipps abandonne sa mission, il a perdu plus de deux heures.

Pendant ce temps, les bombardiers japonais poursuivent leur route. À 21h30, le lieutenant Hachiro Takeda aperçoit un sillage et envoie le télégramme suivant à son état-major : « *AI TROUVE FLOTTE ENNEMIE. 150°, 90 NAUTIQUES DE POULO OBI* ». Il lance une fusée éclairante. Mais, à l'autre



Des Blenheim Mk. I (au premier plan, le L1107) du N° 62 *Squadron* en vol au-dessus de la côte malaise, fin 1941. Cette unité était basée à Alor Star où elle perdit 11 de ses 18 appareils dès le premier jour des hostilités.
(Collection A. Thomas)

La fin du *Repulse*



Alignement des Buffalo du N° 453 RAAF *Squadron* à Sembawang, fin 1941. Au moment de l'attaque japonaise, son commandant, le *Squadron Leader* W.J. Harper, se trouvait en Australie; il fut remplacé au pied levé par le *Flight Lieutenant* Tim A. Vigors, spécialement détaché du N° 243 *Squadron*. (Collection A. Thomas)

bout, ce n'est pas la *Force* Z, mais l'escadre d'Ozawa ! L'amiral japonais comprenant qu'il est victime d'une méprise ordonne aussitôt d'annuler la mission des bombardiers. Il était moins une !

Les équipages, sachant que les torpilles sont une denrée rare, décident de se poser avec. Par miracle, il n'y a pas d'accident et, le lendemain, les équipages seront récompensés de cette prise de risque.

RAS à Kuantan

À minuit, Philipps met le cap sur Kuantan où, selon l'état-major de Singapour, un nouveau débarquement japonais a eu lieu. On peut comprendre que l'amiral ne signale pas son changement de cap par radio. Cependant, il est incompréhensible que l'état-major de Singapour ne demande pas à la RAF de monter une patrouille au-dessus de Kuantan le lendemain matin, alors que le N° 453 *Squadron*, écarté des opérations depuis la veille, ronge son frein au sol.

La *Force* Z perd trois heures dans une zone déserte, un risque énorme qu'elle va payer au prix fort.

À 03h40, le sous-marin I-58 repère la *Force* Z et lance cinq torpilles en direction du *Repulse*, dont aucune n'atteint son but. Il maintient le contact pendant une heure, ce qui lui permet d'adresser le télégramme tant attendu par Matsunaga : « *AI TROUVE ESCADRE MAJEURE ENNEMIE A 0340. 57°, 140 NAUTIQUES LARGE KUANTAN. AI TIRE 5 TORPILLES, PAS DE COUP AU BUT. APRES 1 HEURE DE POURSUITE, AI PERDU CONTACT 0435. CAP ENNEMI 169°* ».

À Saigon, la 22ème flotte s'organise pour l'attaque. Pour les équipages japonais, la nuit a été courte. Ils ont dû patienter jusqu'aux environs de minuit, que la lune sorte des nuages, pour atterrir. Ils n'ont pas eu droit à plus de trois heures de sommeil, car, en raison du manque de personnel au sol, tous les membres d'équipage, à l'exception des pilotes, ont participé au ravitaillement des avions en carburant et en munitions.

À 06h30, un avion apparemment ennemi survole les abords de la *Force* Z pendant plus d'une demi-heure. Philipps, qui se sait pourtant à nouveau découvert par les Japonais, ne s'entête pas moins à maintenir le silence radio.

À 07h18, il ordonne à son hydravion Walrus (R6587) d'effectuer une reconnaissance au-dessus des plages de Kuantan, où de petites embarcations avaient été signalées.

Son pilote, le *Lieutenant* C.R. Bateman, a narré cette mission :

« *Mes instructions étaient d'examiner ces mystérieuses embarcations, de jeter un œil sur l'aérodrome que l'on avait dit avoir été bombardé et de survoler le port. Mais de* ne pas *rompre le silence radio. Et le navire ne devait pas me rembarquer et, je devais, après avoir accompli ma mission, mettre le cap sur Singapour.*

« *Les embarcations étaient vides et à la dérive; sur l'aérodrome un camion isolé, immobile, au milieu de plusieurs petits cratères de bombes, ses deux occupants assis sur le capot et nous adressant des signaux désinvoltes qui voulaient dire quelque chose comme* 'et maintenant, qu'est-ce qu'on fait ?' ».

Avant de mettre le cap sur Singapour, Bateman survole le *Prince of Wales* pour adresser par signaux visuels un « RAS ». Malgré une certaine confusion dans les sources consultées en matière d'emploi du temps de l'amiral Philipps, il semble bien que celui-ci, apparemment peu satisfait de cette information, décide d'aller voir par lui-même ce qui se passe à Kuantan. Ce faisant, il croise un innocent chalutier remorquant trois barges vides. Il constate *de visu* qu'à Kuantan, il n'y a vraiment rien à signaler. Alors, il rebrousse chemin et se résout à intercepter ce chalutier qui, à seconde vue, ne lui paraît pas aussi innocent que ça.

Bref, la *Force* Z passe trois heures dans une zone désespérément déserte, un risque énorme qu'elle va payer au prix fort.

Le *Tenedos* sous les bombes japonaises

Car, pendant ce temps, 85 bombardiers de la 22ème flotte ont été lancés à ses trousses. Les premiers (les 26 Type 96 de la Genzan *Kû*) ont décollé à 07h55. Quand les derniers (3 *Chutai* du Mihoro *Kû*) prennent l'air à leur tour, les premiers ont déjà 500 km d'avance.

En dehors de quelques nuages épars, le ciel est dégagé. Chaque flottille suit sa propre route, mais toutes mettent le cap sur le sud-sud-ouest pendant 600 km, puis foncent plein sud vers le champ de mines entre Tioman et les Anambas.

La veille, dans la soirée, Philipps a renvoyé à Singapour le destroyer *Tenedos* qui était à court de carburant. À

Composition des flottilles de bombardement japonaises 10 décembre 1941

Genzan *Kôkûtai*
CV Futakazu Nakanishi

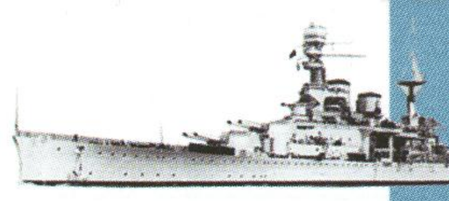
1 *Chutai*	9 Type 96	1 torpille	LV Kaoru Ishihara
2 *Chutai*	8 Type 96	1 torpille	LV Sadao Takai
3 *Chutai*	9 Type 96	1 bombe 500	LV Rokuo Nikaido

Mihoro *Kôkûtai*
Pas de commandant désigné

1 *Chutai*	8 Type 96	2 bombes 250	LV Yoshimi Shirai
2 *Chutai*	8 Type 96	1 bombe 500	LV Hachiro Takeda
3 *Chutai*	9 Type 96	1 bombe 500	LV Yoshiro Ohira
4 *Chutai*	8 Type 96	1 torpille	LV Katsusaki Takahashi

Kanoya *Kôkûtai*
CV Shichizo Miyauchi

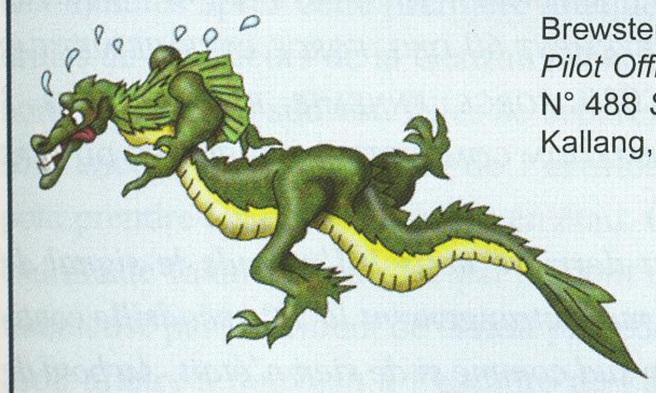
1 *Chutai*	9 Type 1	1 torpille	LV Miyoshi Nabeta
2 *Chutai*	8 Type 1	1 torpille	LV Moritaka Higashi
3 *Chutai*	9 Type 1	1 torpille	LV Haruki Iki



Brewster Buffalo Mk. I (W8139)
Flight Lieutenant Mowbray Garden
N° 243 *Squadron*
Kallang, 8 décembre 1941.

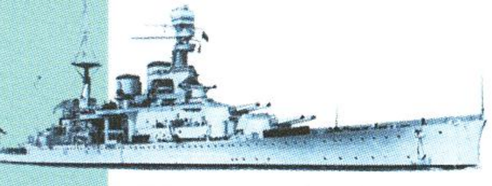
Brewster Buffalo Mk. I (W8209)
Sergeant Mac N. Read
N° 453 RAAF *Squadron*
Sembawang, 8 décembre 1841.

Brewster Buffalo Mk. I (AN185)
Flight Lieutenant R.D. Vanderfield
N° 453 RAAF *Squadron*
Sembawang, 8 décembre 1941.

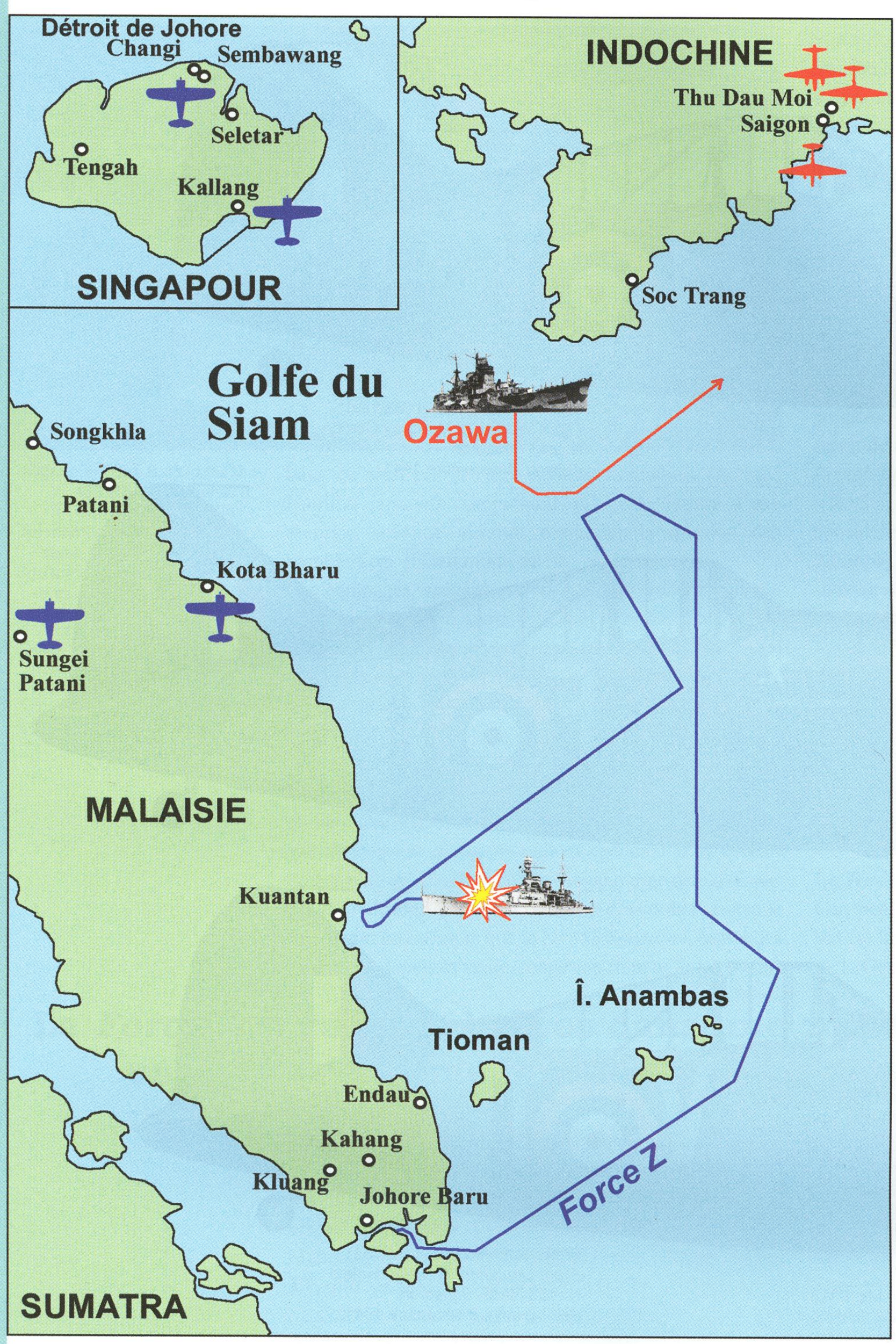


Brewster Bullafo Mk. I (W8138)
Pilot Officer Frank Johnstone
N° 488 *Squadron*
Kallang, 8 décembre 1941.

© P-A. Tilley - 2001



La fin du *Repulse*



10h05, celui-ci signale par radio qu'il est attaqué par des bombardiers japonais. Or, le *Tenedos* navigue alors à plus de 200 km *au sud* de la *Force* Z... Ce fait ne semble pas inquiéter Philipps outre mesure. Pourtant, si des bombardiers sont capables d'attaquer le *Tenedos*, ils peuvent d'autant plus facilement s'en prendre à la *Force* Z. Les messages du *Tenedos* sont captés par la *Force* Z, mais pas par Singapour. Néanmoins, son commandant persiste à observer le silence radio.

Le lieutenant de vaisseau Sadao Takai, qui commande la 2 *Chutai* de la Genzan *Kû*, commence à désespérer. Son unité tient l'air depuis deux heures et dix minutes et la mer est toujours désespérément vide :

« *À 10h15, nous apercevons un petit bâtiment sur notre gauche. La mer est d'huile. Cela semble être un cargo de 500 ou 600 tonneaux. Singapour n'est plus trés loin. Dans la mesure où d'autres navires ennemis peuvent se trouver dans les parages, je demande à mes hommes de rester vigilants. On ne voit rien d'autre; c'est très curieux. Guettant l'apparition d'avions ennemis au-dessus et derrière nous, nous resserrons la formation et gardons le cap au sud.*

« *Sans crier gare, la 3ème escadrille quitte la formation et pique sur le petit bâtiment. Elle commence à décrire des cercles au-dessus. Je ne comprends pas ce que le chef d'escadrille est en train de faire. À peine le navire ennemi a-t-il viré de bord précipitamment qu'une salve de bombes tombe à 200 mètres de lui sans lui causer le moindre dommage. Mais quelle mouche a donc piqué le commandant d'escadrille ? Gâcher ainsi neuf bombes de 500 kg, sans le moindre résultat, après tout ce que nous avons enduré pour les amener jusque là !* »

En fait, ce « petit bâtiment » n'est autre que le *Tenedos*. Contrairement à tous les usages, mais avec l'accord de l'amiral Matsunaga, le capitaine de corvette Takanari Maeda, commandant la Genzan *Kû*, a pris place comme passager dans le bombardier de tête de la 3 *Chutai* et c'est certainement lui qui a donné l'ordre d'attaque. Le *Tenedos* rejoindra Singapour sain et sauf (il sera coulé dans le port de Colombo en avril 1942).

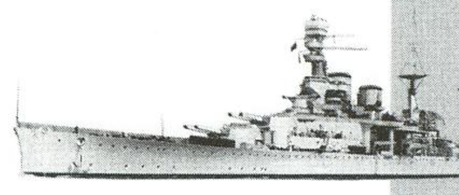
À Sembawang, ignorant tout du drame qui est en train de se nouer, le *Flight Lieutenant* Tim Vigors et ses pilotes tuent le temps en jouant aux cartes.

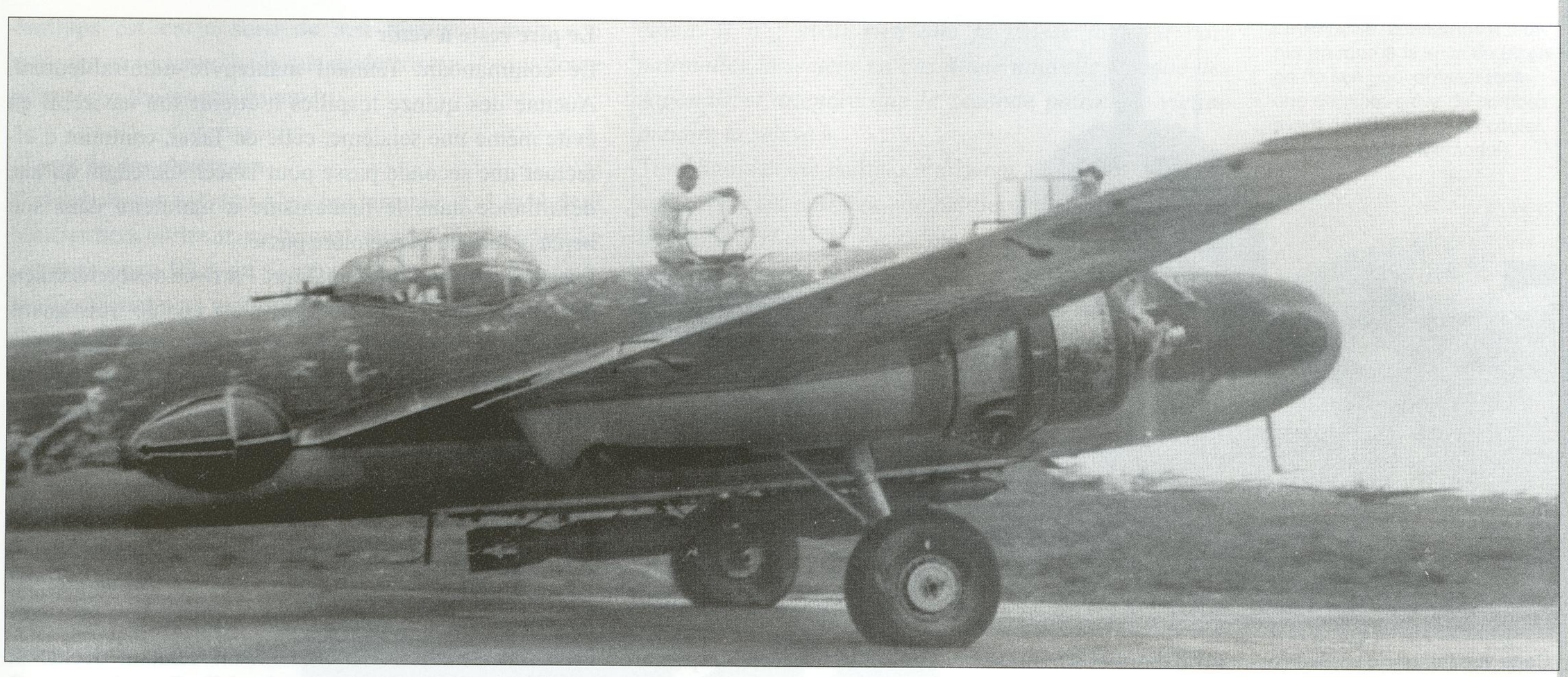
Avions ennemis en vue

« *À 10h20, mon radio vient m'annoncer que nous venons de recevoir un message. Je quitte aussitôt mon siège pour aller le déchiffer. La flotte ennemie a été découverte ! La joie rayonne sur tous les visages. Le message indique : FLOTTE ENNEMIE REPEREE LAT 4N LONG 103.55E RELEVEMENT 60 DEG. FORCE ENNEMIE MET CAP AU 030. FORCE ENNEMIE ESCORTEE PAR 3 DESTROYERS. FORMATION COMPORTE UN CUIRASSE DU TYPE KING ET REPULSE.*

« *Ainsi, ils sont derrière nous ! J'attends le signal de faire demi-tour, mais étrangement la 1ère escadrille continue à voler plein sud comme si de rien n'était. Au bout de dix minutes, je m'inquiète. Je retransmets le message et, en même temps, je vire pour prendre la tête dans la nouvelle direction. En me voyant faire, la 1ère escadrille m'imite et se retrouve derrière moi* ».

Toutes les escadrilles ne reçoivent pas le message que l'amiral Matsunaga est contraint de répéter en clair. Il fait même émettre un signal continu sur ondes longues pour servir de balise aux bombardiers. Ceux-ci foncent maintenant sur l'objectif en ordre dispersé et il n'est plus possible d'organiser une attaque coordonnée.





Un G3M2 modèle 22 du Mihoro *Kôkûtai* à Thu Dau Moi, fin 1941.
Ce modèle se distinguait par la présence d'une volumineuse verrière dorsale, armée d'un canon de 20 mm et de deux sabords portant chacun une mitrailleuse de 7,7 mm.
L'équipage avait été porté de 5 à 7 membres.
(Collection W. Green)

« *Avions ennemis en vue. Distance 16 500 mètres. Altitude 3 000 mètres. Vitesse 320. Commencez à tirer* ». Les canons antiaériens du *Prince of Wales* et du *Repulse* se tournent dans la direction des bombardiers. Il est 10h55, la radio de la *Force* Z demeure résolument muette.

Comme le souligne l'historien Martin Middlebrook, plus qu'un simple combat aéronaval, l'action qui va se dérouler maintenant ressortit à un véritable choc de cultures stratégiques : « *La grande question et sa réponse tenaient à une théorie, une philosophie : des cuirassés en mer pouvaient-ils survivre à une attaque aérienne poussée à fond ? Comme on l'a vu, certaines théories attendent parfois un temps étonnamment long à être testées sur le terrain, mais l'heure des comptes avait sonné. On pourra peut-être être surpris que le bilan en soit dressé au terme d'une action très rapide et sans grande complexité*».

Les premiers à se présenter au-dessus de la *Force* Z sont les 8 Type 96 de la *Chutai* commandée par le lieutenant de vaisseau Yoshimi Shirai. Une seule bombe atteint le *Repulse*, sur le pont supérieur tribord, mais ne cause que peu de dommages.

Dix minutes après cette première attaque, les deux escadrilles de torpilleurs de la Genzan *Kû* arrivent, non par le nord mais par le sud-est. Elles se séparent alors qu'elles sont encore hors de portée de l'artillerie antiaérienne pour prendre les deux cuirassés en étau. Cependant, l'escadrille de Takai est retardée par un petit incident. Encore traumatisé par l'incident de la nuit précédente, Takai croit avoir affaire à nouveau à l'escadre de l'amiral Ozawa et fait un passage pour s'assurer de l'identité des navires qu'il va attaquer. Les deux escadrilles vont finalement lancer leurs torpilles en deux assauts distincts. Écoutons encore Sadao Takai :

« *La flotte ennemie se trouve maintenant à une distance de 13 km. Nous volons toujours à l'altitude de 2 500 mètres et nous sommes en position idéale pour attaquer. Comme prévu, le bombardier de Nakanishi pousse les gaz et commence à piquer en direction de l'ennemi. Il se dirige sur la droite et un peu en avant des bâtiments. Pour ne pas se laisser distancer, les appareils de mon escadrille augmentent aussi leur vitesse et je me mets en léger piqué. Je choisis le flanc gauche de l'escadre ennemie. Selon notre habitude, la 1ère escadrille attaque le plus gros navire et la 2ème celui qui vient ensuite.*

« *Tous les hommes à bord des avions scrutent le ciel pour détecter les chasseurs ennemis qui ne devraient pas manquer de fondre sur nous. Mais, à notre grande surprise, pas un appareil ennemi n'est en vue. C'est d'autant plus étonnant que cette bataille va se dérouler à moins de 150 km de Singapour et de Kuantan, c'est-à-dire tout à fait à portée des chasseurs britanniques* ».

Peut-on mieux résumer les causes du drame qui va frapper le *Prince of Wales* et le *Repulse* ?

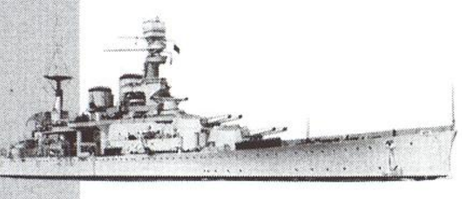
Plus qu'un simple combat aéronaval, cette action constitue un véritable choc de cultures stratégiques.

Premières torpilles

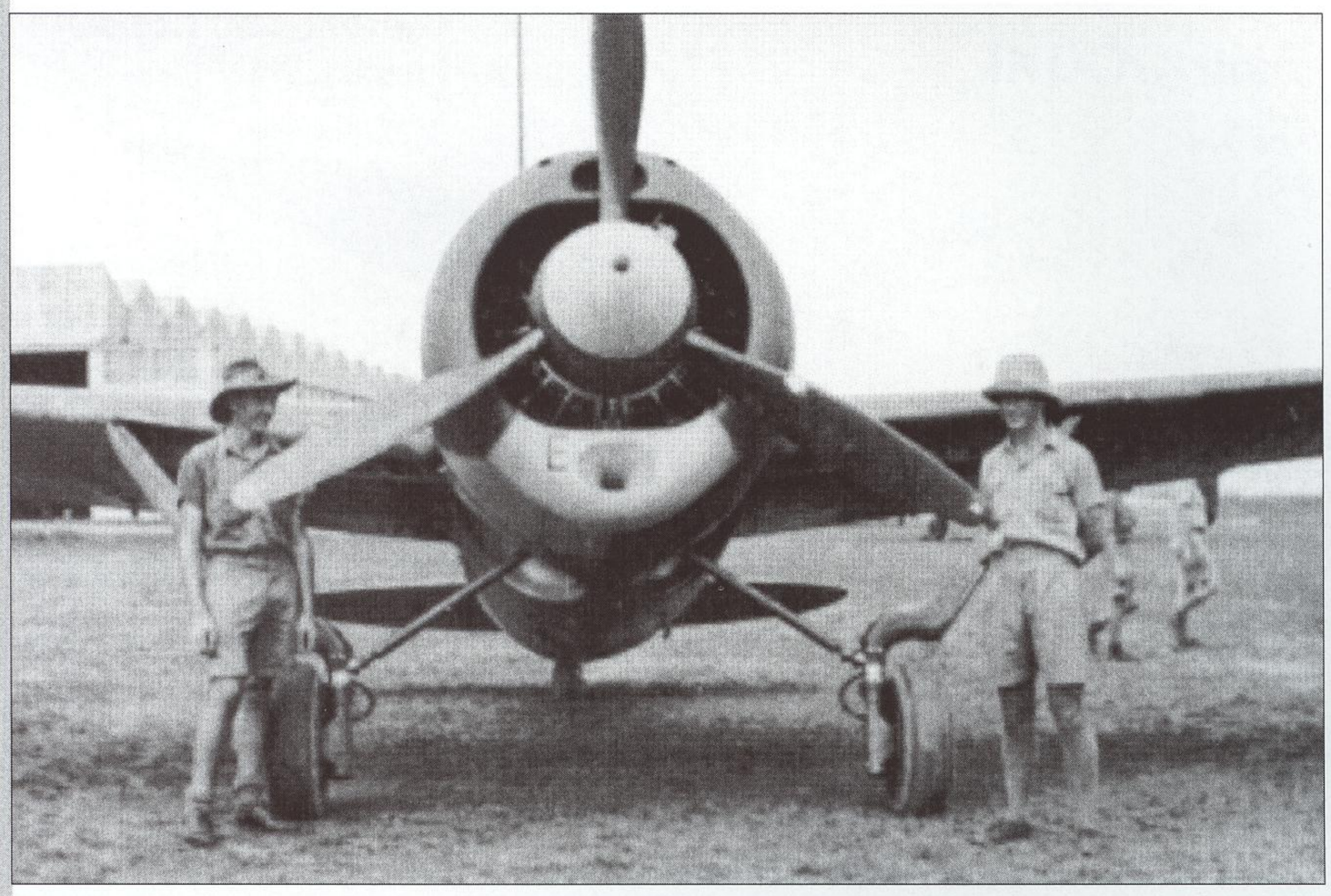
C'est à ce moment que l'officier spécialiste des torpilles à bord du *Prince of Wales* fait à son amiral la remarque par laquelle débute cet article.

Sans se soucier du tir de barrage, les neuf Type 96 de la 1 *Chutai* de la Genzan *Kû* se séparent en deux éléments pour coincer le cuirassé en tenaille. À 11h44 (heure britannique, 13h14 heure japonaise), huit appareils lancent leur torpille à une distance comprise entre 1 500 et 600 mètres de distance. Un Type 96 est abattu (premier maître Katsujiro Kawada), mais pas avant d'avoir eu le temps de larguer son cylindre de mort. Les 90 secondes qui suivent le lancement sont insoutenables pour l'équipage du *Prince of Wales*. À la vitesse de 40 km/h, les huit torpilles filent vers le cuirassé, suivies par un long sillage blanc de bulles provoqué par le système de propulsion à air comprimé. Le cuirassé vire sur la gauche pour tenter d'éviter la salve meurtrière, mais les officiers sur la passerelle de commandement se rendent vite compte qu'il ne pourra pas toutes les éviter.

Une terrifiante explosion secoue le navire. Une colonne d'eau et de fumée s'élève jusqu'à 60 mètres de hauteur. Immédiatement, le *Prince of Wales* prend une gîte de 10°



La fin du *Repulse*



Cette vue frontale d'un Buffalo Mk. II du N° 453 *Squadron* montre (plus ou moins clairement) l'adoption de la signalétique spécifique au RAF *Fighter Command*, consistant à peindre les parties inférieures gauches en noir mat et les parties inférieures droites en *Sky Type S*.
La démarcation se trouve au milieu du fuselage, mais la partie inférieure de l'anneau du capot est entièrement *Sky Type S*.
On notera aussi la répétition de la lettre individuelle, déportée sur le côté droit de la lèvre inférieure du capot.
(Collection J. Johnky)

sur bâbord et sa vitesse chute brutalement. Une torpille a percuté la poupe à la hauteur de l'hélice bâbord extérieure. L'explosion a brisé net l'étrier, arraché l'hélice et tordu l'arbre sur ses 70 mètres de longueur. En quelques minutes, plus de 2 400 tonnes d'eau, remontant le long de l'arbre, enhavissent plusieurs compartiments étanches jusqu'au centre du navire. Deux chaudières et plusieurs générateurs sont noyés. Toute la partie arrière du navire est brusquement privée d'électricité, donc de tout moyen de communication et d'énergie pour l'artillerie antiaérienne. Le gouvernail est paralysé. Une seconde torpille, qui explose par plein travers, ne cause que des dégâts mineurs, les compartiments étanches jouant cette fois leur rôle.

L'escadrille de Sadao Takai s'élance en direction du *Repulse*, en compagnie de huit autres Type 96 du Mihoro *Kû*.

Le Repulse prend une gîte inquiétante, mais surtout il devient ingouvernable et se met à tourner en rond.

« *Nous commençons l'attaque à 300 mètres d'altitude, juste en dessous des nuages et à une distance d'environ 2 kilomètres.* [...] *Le* Repulse *commence à manœuvrer et vire serré sur tribord. L'angle de visée se rétrécit à mesure que sa proue pointe dans ma direction, ce qui ne me facilite pas la tâche. Il était prévu que l'avion de tête soit contraint d'attaquer dans la position la plus défavorable. Je m'y attendais et cela permet aux avions qui me suivent de lancer leur torpille dans de meilleures conditions.*

« *Le ciel était empli de fumée blanche, d'éclats d'obus et de traceuses provenant des canons et des mitrailleuses antiaériens. Comme repoussé par la violence du tir de barrage, je descends jusqu'à la surface de la mer. Le badin indique 200 nœuds* [360 km/h]. *Je ne me souviens plus du tout de la manière dont je pilotais mon appareil, dont j'ai visé, ni à quelle distance je me trouvais du navire quand j'ai lancé ma torpille. Dans l'excitation de l'attaque, j'ai tiré sur le levier de lancement. J'agissais presque inconsciemment. Les réflexes acquis au cours des longs mois d'entraînement quotidiens avaient pris le pas sur l'action raisonnée.* »

Le pire reste à venir

Le commandant Tennant manœuvre admirablement. Aucune des quinze torpilles n'atteint son navire. Il en évite même une seizième, celle de Takai, contraint d'effectuer une seconde passe pour lancer son engin qu'une défaillance dans le macanisme a maintenu dans son berceau lors de sa première passe.

Le calme revient d'un coup. Entre l'arrivée des bombardiers et l'attaque isolée de Takai, il s'est écoulé trois quarts d'heure. Dans ce laps de temps, vingt-cinq torpilleurs et huit bombardiers horizontaux ont largué leur charge de mort sur les deux cuirassés. Le *Repulse*, grâce à l'habileté de son commandant, s'en est sorti sans mal. En revanche, le *Prince of Wales* paraît mal en point.

Le plus étonnant, c'est que sa radio reste muette ! Ni à Singapour, ni à Sembawang, personne ne se doute du drame qui s'est noué.

Mais le pire reste à venir...

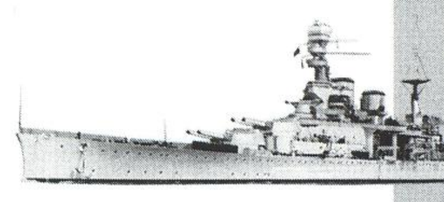
Prenant l'initiative, le commandant Tennant décide de rompre le silence radio imposé par l'amiral Philipps. À 11h58, il envoie le premier message depuis que la *Force* Z a quitté Singapour : *BOMBARDEMENT PAR AVIONS ENNEMIS*. Suit la position du *Repulse*. Vingt minutes plus tard, l'alerte est enfin donnée à Sembawang. En moins de cinq minutes, Tim Vigors décolle à la tête d'une formation de dix Buffalo. L'escadre anglaise se trouve à une heure de vol du terrain de la RAF. Soixante minutes, une éternité.

À 12h20, les vigies aperçoivent une nouvelle vague de bombardiers. Ce sont les 26 Type 1 de la Kanoya *Kû*. Ils se présentent en ordre dispersé et sont décidés à en finir au plus vite en raison de la crainte des équipages de tomber en panne d'essence. La formation se scinde en deux : les 17 appareils des 1ère et 2ème escadrilles fondent sur le *Prince of Wales*, tandis que ceux de la 3ème, un peu en arrière, se rabattent sur le *Repulse*.

La première vague de six appareils lance ses torpilles sur le flanc tribord du *Prince of Wales*, à moins de 500 mètres de distance. Sans la moindre possibilité de manœuvrer son navire, le commandant Leach retient son souffle. Quatre torpilles le frappent de la proue à la poupe. Réduit à une vitesse de 8 nœuds, le fier cuirassé s'enfonce lentement dans l'eau.

L'attaque contre le *Repulse* se déroule d'une manière confuse, mais huit Type 1 parviennent à le coincer par son tribord, tandis que, fort astucieusement, plusieurs autres appareils se détachent de la formation qui vise le *Prince of Wales* pour lancer leur torpille sur l'autre bord. Malgré son habileté, le commandant Tennant est impuissant à contrer cette manœuvre. Il lui est impossible de parer deux salves de torpilles lancées simultanément sur chaque bord. En moins de quatre minutes, cinq torpilles le frappent de plein fouet, quatre à bâbord, une à tribord. Le gouvernail explose alors que le navire est en train de virer à tribord. Le *Repulse* prend une gîte inquiétante, qui atteint 12 degrés en quelques minutes, mais surtout, il se met à tourner en rond.

Il est 12h30 lorsque les derniers torpilleurs abandonnent les deux cuirassés à leur triste sort. Dix minutes plus tôt,



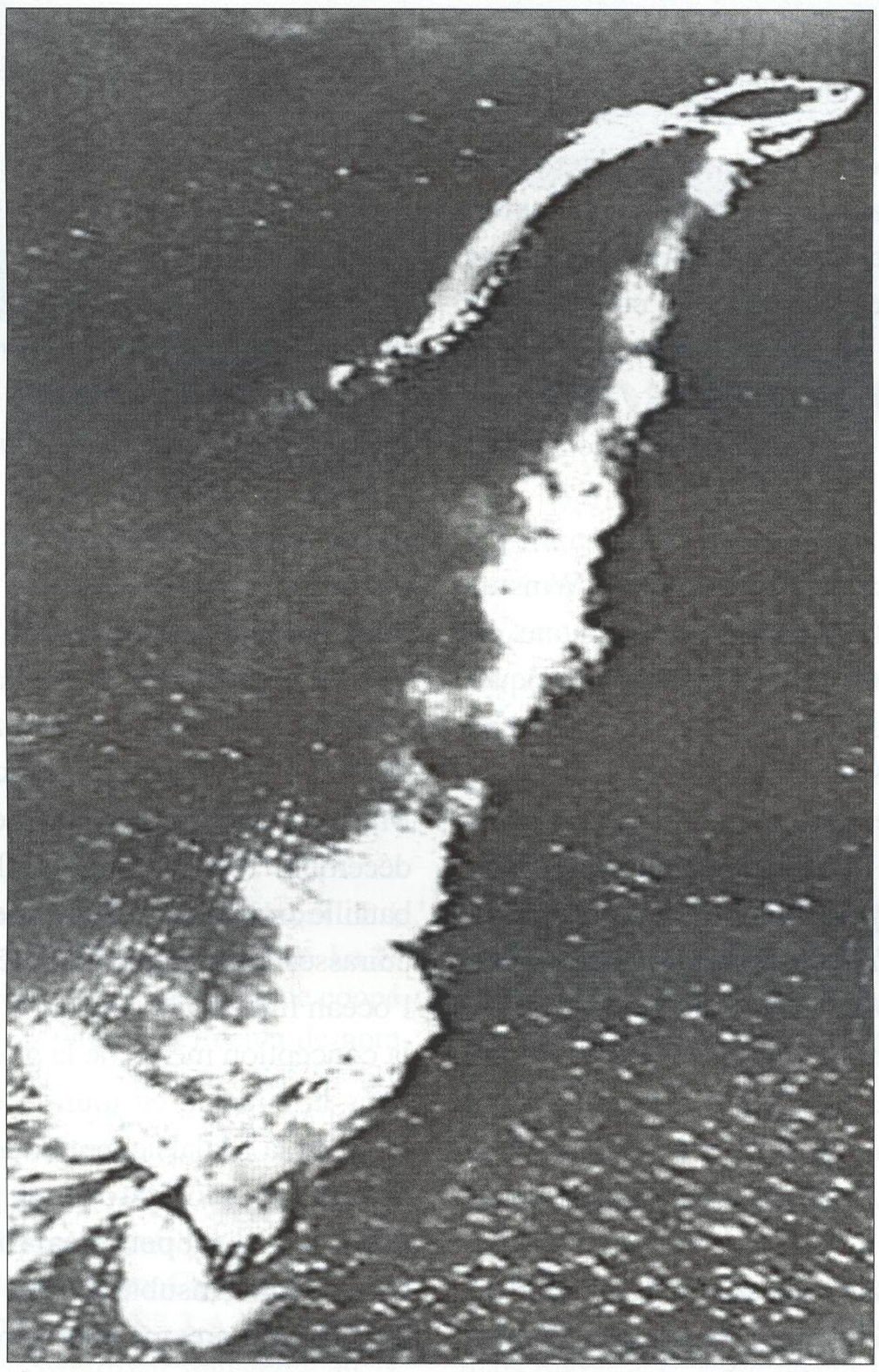
Le *Repulse*, condamné à tourner en rond à la suite du blocage de son gouvernail, reçoit une dernière salve de bombes avant de chavirer et de couler. (Australian War Memorial)

Philipps est enfin sorti de son mutisme, mais son message ne réclame l'aide que de destroyers – sans doute pour recueillir les survivants !

L'arrivée des chasseurs

Cependant, son calvaire n'est pas terminé. À 12h41, huit bombardiers horizontaux lancent sept bombes de 500 kg sur son navire. Elles ne causent que peu de dégâts matériels, mais tuent au moins 200 hommes d'équipage.

Onze minutes après avoir été atteint par la première torpille, le *Repulse*, qui tourne toujours en rond, bascule et coule. Le *Prince of Wales* ne lui survit qu'une cinquantaine de minutes. À 13h17, il entraîne au fond de la mer les corps de l'amiral Philipps et du commandant Leach. Huit cent trente-huit hommes et officiers des deux cuirassés les suivent dans leur tombe d'acier.



Dès la réception du message du commandant Tennant, deux Buffalo du N° 243 *Squadron* ont décollé de Kallang. Le *Flight Lieutenant* Mowbray Garden pilote l'un des deux chasseurs :

« *J'ai reçu l'ordre par téléphone du QG de mettre en état d'alerte ma section et de décoller par patrouilles de deux, avec un intervalle de 20 mn entre chaque, et de suivre un cap de 10° à partir de Kallang pour survoler la mer de Chine. Je ne savais pas dans quel but, mais on m'avait dit (au téléphone) que je devais rechercher un ''gros navire qui était en train d'être bombardé''.*

« *Il y avait une certaine brume, mais assez vite je remarquai sur la mer, non seulement des traces de mazout, mais aussi une immense flaque qui allait en s'étalant. Puis, je l'ai aperçu, un gros cuirassé réduit à l'impuissance sur une mer légèrement agitée, ingouvernable et donnant de la bande. Avec ses quatre tourelles, ce ne pouvait être que le* Prince of Wales*, et il était en train de sombrer.*

« *Tout autour de lui, aussi loin que le regard pouvait porter, la mer était couverte de mazout – des hommes sautaient du navire dans le mazout, certains avec des débris, comme des chaises, des planches, tout ce qui pouvait les aider à surnager dans cette mer huileuse. Il y avait quelques petits navires divers et variés qui s'étaient approchés pour porter secours. À mon arrivée, les derniers canons antiaériens encore en état de marche à bord du* Prince of Wales *ouvrirent le feu sur moi, ce qui n'avait rien d'étonnant, mais je pus lancer une cartouche de la couleur du jour (avec mon pistoler Very) et leur tir cessa. Il n'y avait rien que je puisse faire, à part patrouiller le secteur en cas d'une nouvelle attaque des Japonais et attendre que la seconde patrouille vienne prendre la rélève* ».

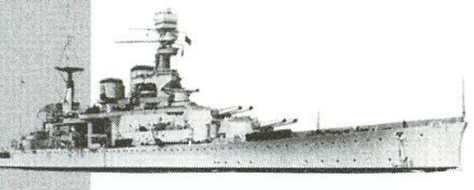
Tim Vigors et ses Buffalo n'arrivent à leur tour que pour apercevoir les derniers bombardiers japonais quitter les lieux. Le *Prince of Wales* est en train de sombrer. Le commandant (par interim) du N° 453 *Squadron* livre ses impressions :

« *Quand nous avons atteint la scène du drame, tout n'était qu'une pagaille indescriptible. Le* Repulse *avait coulé depuis longtemps. Je n'ai vu que les derniers moments du* Prince of Wales *lorsqu'il s'est dressé en l'air puis a glissé vers l'arrière. Le spectacle me souleva le cœur quand je me rendis compte de l'ampleur d'un désastre qui, je le savais, n'aurait jamais dû arriver. Si seulement, j'avais reçu la permission de maintenir une couverture aérienne au-dessus de la flotte, on aurait pu empêcher les avions de reconnaissance de s'approcher. Même si les Japonais avaient pu établir le relevé exact de sa position sans reconnaissance aérienne, leurs bombardiers-torpilleurs n'avaient pas d'escorte de chasse et étaient lourdement chargés. Même six Buffalo auraient pu leur mener une vie d'enfer et auraient certainement pu éviter un grand nombre d'impacts de torpilles. Le* Repulse*, qui était moins blindé, y serait sans doute passé, mais je suis certain que nous aurions pu sauver le* Prince of Wales *et le ramener à Singapour* ».

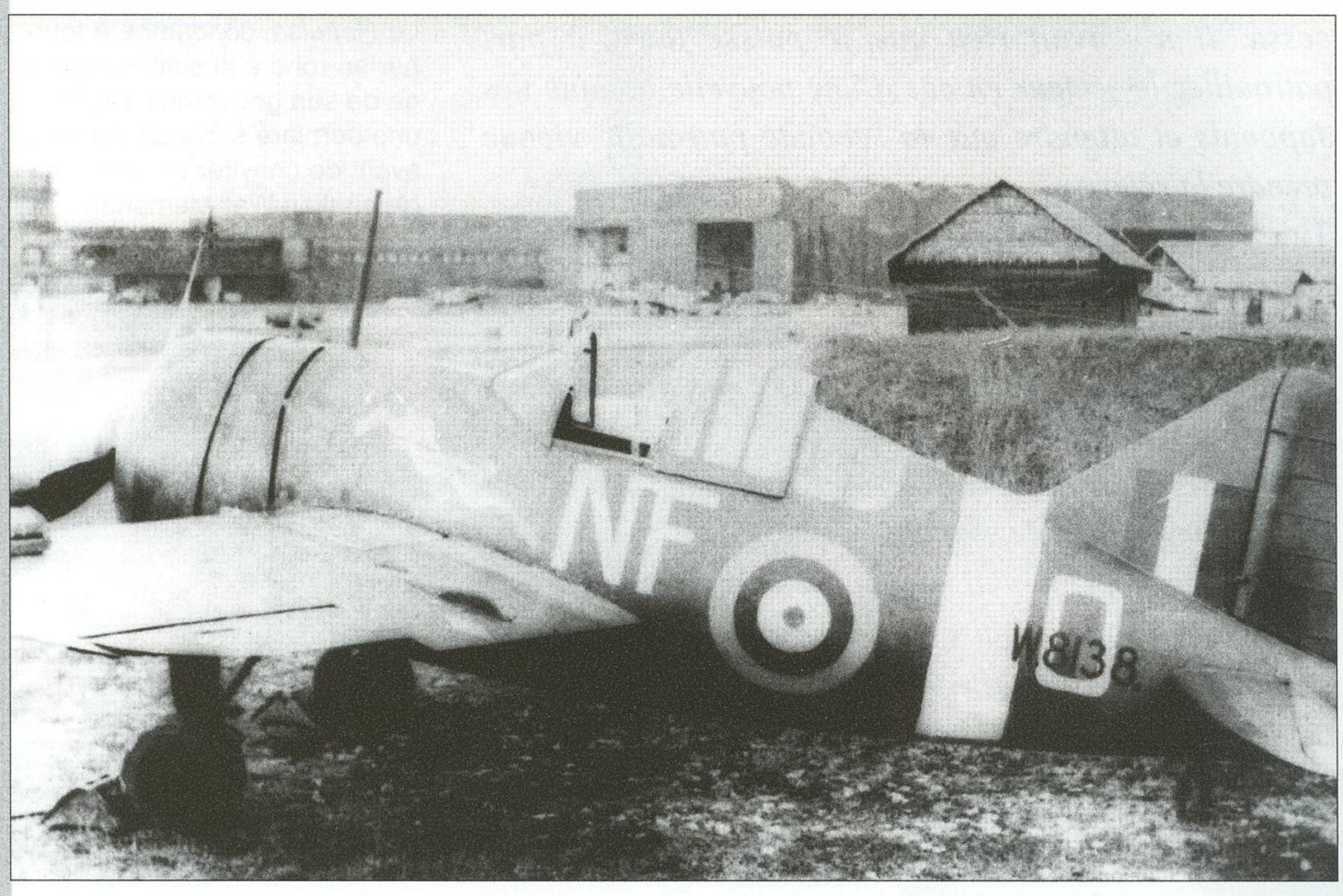
Vigors survole les survivants à basse altitude et aperçoit une multitude d'hommes « *faisant signe de la main, applaudissant et plaisantant comme des vacanciers à Brighton saluant joyeusement des avions* ». Fortement impressionné par cette scène, Vigors écrira le lendemain au commandant-en-chef en Extrême-Orient une lettre remplie d'admiration pour l'état d'esprit dont ont fait preuve les marins. Toutefois, à bien y regarder, on ne peut se demander si ce que Vigors a pris pour des saluts joyeux de « *vacanciers à Brighton* » (la comparaison est aimable...) n'étaient pas plutôt des poings rageurs tendus vers ces aviateurs arrivés comme des carabiniers ou, plus simplement, les gestes désespérés de naufragés luttant pour leur survie !

Un désastre de première grandeur

Les Japonais n'interfèreront pas dans les opérations de sauvetage des marins. En tout, 2 100 hommes sur les 2 921



La fin du *Repulse*



Le Buffalo Mk. I W8138 du N° 488 RNZAF *Squadron*, à Kallang, fin 1941. L'appareil est décoré d'un magnifique basilic, cette espèce d'iguane capable de marcher sur l'eau. (Collection A. Thomas)

composant l'équipage des deux cuirassés sont recueillis par les destroyers de la *Force* Z et d'autres venus en renfort de Singapour. Les survivants regagnent le port de Changi dans la soirée. Parmi eux se trouve le commandant Tennant. Il est accueilli par un *Air Vice-Marshal* Pulford complètement abattu : « *Mon Dieu !* lui dit-il. *J'espère que vous ne me tenez pas pour responsable. Nous ne savions même pas où vous étiez.* »

Tout est dit !

Au petit matin du 10 décembre, à Londres, Winston Churchill est réveillé par la sonnerie du téléphone. Le Premier Lord de la Mer l'informe du désastre en quelques phrases. « *Dans toute la guerre, je n'ai jamais reçu un tel choc* », écrira Churchill dans ses mémoires. La conclusion de cette tragédie sera couchée dans son journal par le général Sir Alan Brooke, chef de l'état-major général impérial : « *Cela revient à dire que depuis l'est de l'Afrique jusqu'à l'Amérique, de l'océan Indien au Pacifique, nous avons perdu le contrôle de la mer* ».

Pour les Japonais, c'est évidemment une grande victoire qui vient juste après celle de Pearl Harbor. Ils n'ont laissé que trois appareils (un de la Genzan et deux de la Kanoya *Kû*) dans l'affaire. Donnons une dernière fois la parole à Sadao Takai :

« *En revenant vers leurs bases, les équipages exultaient de leur victoire et écoutaient intensément les comptes rendus envoyés par l'aspirant Hoashi sur les derniers moments des navires britanniques.* [...] *C'était une grande et glorieuse victoire !* »

La fin d'un mythe

Dans la conduite des opérations, l'amiral Philipps a commis un certain nombre d'erreurs, dont la plus grave fut de maintenir à deux reprises son projet initial alors qu'il se savait découvert par les Japonais. Deux heures perdues la première fois, trois heures la seconde : cinq heures précieuses qui lui auraient sans doute permis de rentrer à Singapour sans être inquiété. Cependant, le maintien du silence radio alors que les avions japonais le surveillaient étroitement est tout à fait incompréhensible. A-t-il pensé que la RAF ne viendrait pas à son aide ou que son intervention ne servirait à rien et qu'il maîtriserait aussi bien la situation sans elle ? Tout dans son attitude laisse à penser que la seconde explication est la bonne.

D'ailleurs, les déclarations de Tim Vigors aux auteurs de *Bloody Shambles* [voir bibliographie], postérieures de plus de trente ans au drame, ne laissent planer aucun doute :

« *Je pense que ce dut être la dernière bataille où la marine a cru qu'elle pouvait se débrouiller sans la RAF. Une leçon qui lui a coûté la peau des fesses ! J'avais mis au point un plan avec l'officier de liaison du* Prince of Wales *afin de maintenir six appareils au-dessus du navire pendant toute la journée, à 100 km de la côte est jusqu'à un point au nord de Kota Bharu. Ce plan fut écarté par l'amiral Philipps. Si j'avais pu le mettre en œuvre, je suis sûr que les navires n'auraient pas été coulés. Six chasseurs auraient pu mener le vie dure à 50 ou même 60 bombardiers-torpilleurs, lents et sans escorte. Comme nous ne pouvions rien faire d'autre, nous avons maintenu l'escadrille entière en état d'alerte à Sembawang pendant la sortie de la flotte. En fait, j'étais assis dans mon avion quand nous avons enfin reçu le message que la flotte était attaquée. Philipps savait qu'il avait été repéré la nuit précédente et également à l'aube suivante. Il n'a pas réclamé le moindre appui aérien. Il était attaqué et néanmoins il n'appelait pas au secours ! Finalement, ce fut le commandant du* Repulse *qui a demandé l'aide de l'aviation juste avant que son navire soit coulé* ».

Sans doute Tim Vigors a-t-il raison quand il considère que la présence de ses chasseurs aurait pu éviter un certain nombre de coups au but, il n'est toutefois pas aussi sûr qu'elle aurait empêché le désastre.

Mais, la bataille aéronavale qui s'est déroulée le 10 décembre 1941 au large de Kuantan n'était en rien une bataille ordinaire. L'enjeu n'en était pas le sort de deux cuirassés britanniques, ni même la maîtrise des mers de l'océan Indien à la côte ouest des États-Unis. Non, c'était la conception même de la guerre moderne qui se trouvait dans la balance ce jour-là. Un mythe avait sombré au large de la Malaisie, entraînant comme symboliquement l'un de ses plus farouches partisans dans un cercueil d'acier qui avait pour nom *Prince of Wales*, un géant des mers réputé insubmersible – ou presque, en tout cas invulnérable aux torpilles aéroportées. ■

Sources bibliographiques

– *Bloody Shambles* (vol. 1 : *The Drift to War to the Fall of Singapore*) - C.Shores & B.Cull et Y.Izawa - Grub Street, Londres, 1992.

– *Rikko & Ginga* - Y.Izawa - Tokyo, 1995.

– *Zero, The Story of the Japanese Navy Air Force* - M.Okumiya, J.Hirokoshi, M.Caidin - Cassell, Londres, 1957.

Traduit en français sous le tire : *Les Ailes Japonaises en Guerre*, Presses Pocket, Paris, 1956.

– *The Pacific War* - J.Costello - W.Collins & Sons, Londres, 1981.

– *Battleship, the Loss of the* Prince of Wales *and the* Repulse - M.Middlebrook & P.Mahoney - Allen Lane, Londres, 1997.

– *Le Drame du* Prince of Wales - A.&G.Franklin - Julliard, Paris, 1953.

"A whiter shade of blue"

Les Swordfish sous l'uniforme de la RAF

Andrew Thomas

LE BRAVE VIEUX « filet à provisions » tient une place à part dans l'histoire de l'aviation britannique. Quand il entra en service, la Fleet Air Arm ne formait alors qu'une branche de la RAF et, tout naturellement, la plupart des exemplaires furent transférés à la Royal Navy lorsque celle-ci obtint son indépendance en 1939. Toutefois, un certain nombre de Swordfish fut maintenu en service dans la RAF. En dépit de son grand âge, cet appareil se révéla si indispensable qu'un Squadron de la RAF – le premier – fut formé en 1945.

Les *Fish* du Rocher

Le Swordfish fut employé par la RAF dès le début de la guerre dans différents rôles, en particulier à Malte. La N° 3 *Anti Aircraft Co-operation Unit* (AACU - unité de coopération avec la DCA), basée à Kalafrana, effectua de nombreuses patrouilles antisousmarines à partir du 10 juin 1940, date de l'entrée en guerre de l'Italie. Le 21 juillet, un S.79 fut abattu au large de la côte sicilienne et un Swordfish à flotteurs (K8369), piloté par le *Flight Lieutenant* Leslie fut envoyé à sa recherche. Il fut abattu par le Fiat CR.42 du *Capitano* Pietro Calistri de la 72ª *Squadriglia* et fut fait prisonnier. La N° 3 AACU fut dissoute le 19 septembre et ses Swordfish transférés au N° 830 *Squadron*.

Trois appareils de cette unité en version hydravion avaient été détachés à Gibraltar dès septembre 1939 sous les ordres du *Flight Officer* Hugh Garlick. Ils dépendaient directement de « l'amiral Gibraltar » et effectuaient des missions aussi variées que l'escorte de convois, la surveillance du port espagnol de Cadix, où mouillaient régulièrement des cargos allemands, et des lancers de tracts au-dessus de Casablanca. Peu après la dissolution de leur unité d'origine, les trois hydravions formèrent le « B *Flight* » du N° 202 *Squadron*, un escadron équipé en Saro London et spécialisé dans l'exploration maritime. Un *Fish* (L2808) fut perdu accidentellement le 28 janvier 1941, mais l'équipage n'eut pas même les pieds mouillés. Une tempête détruisit le L9770 le 11 avril. Le dernier (K8354) effectua son ultime mission, le 7 juin 1941, lorsqu'il retrouva l'un des Catalina, qui avaient entre-temps remplacé les London, après son amerrissage forcé en plein détroit de Gibraltar.

Les *Fish* de la mer Rouge

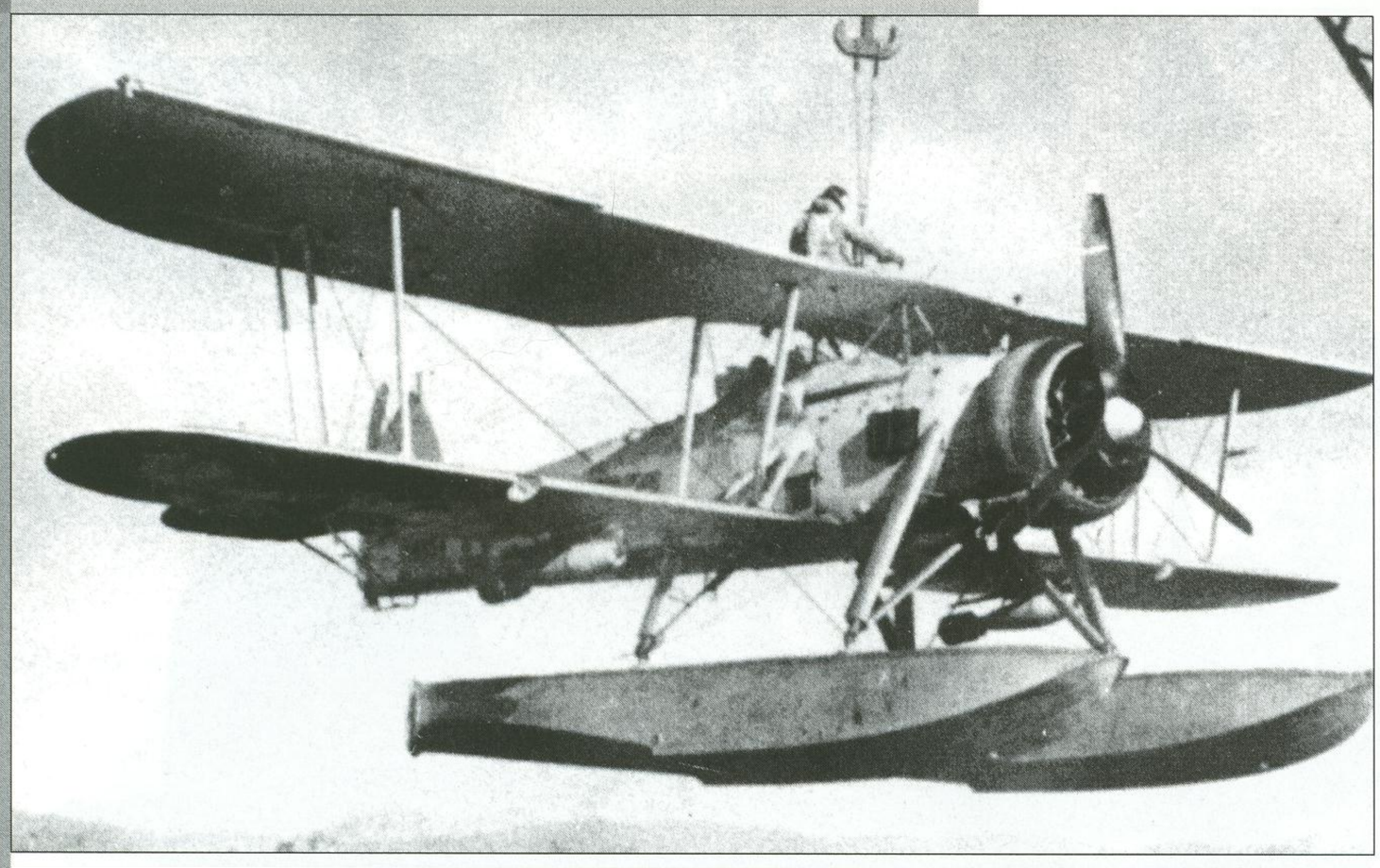
La forte présence italienne en Afrique orientale propagea la conflagration mondiale dans cette région du globe. Les unités de la RAF basées à Aden prirent l'offensive sans tarder, tandis que la mer Rouge était l'objet d'une étroite surveillance aérienne. Le N° 8 *Squadron*, basé à Khormaksar sous les ordres du *Squadron Leader* D.S. Radford, était en outre chargé de missions de police contre les tribus turbulentes du protectorat d'Aden. Ses Blenheim et Vincent, très sollicités, arrivaient en bout de course et le transfert de six Swordfish provenant de la Fleet Air Arm fut particulièrement le bienvenu. Ils furent pris en compte le 30 août 1940, mais durent être entièrement révisés, ce qui explique que leur première mission ne fut exécutée que le 9 novembre : le L2846 piloté par le *Flight Lieutenant* Patrick bombarda une bande armée qui venait de piller une caravane dans la région de Rafsa. Ils furent renforcés par un septième appareil (L9769) provenant de Gibraltar, mais le 18 janvier 1941, tous les Swordfish furent reversés à la Royal Navy et expédiés au Kenya.

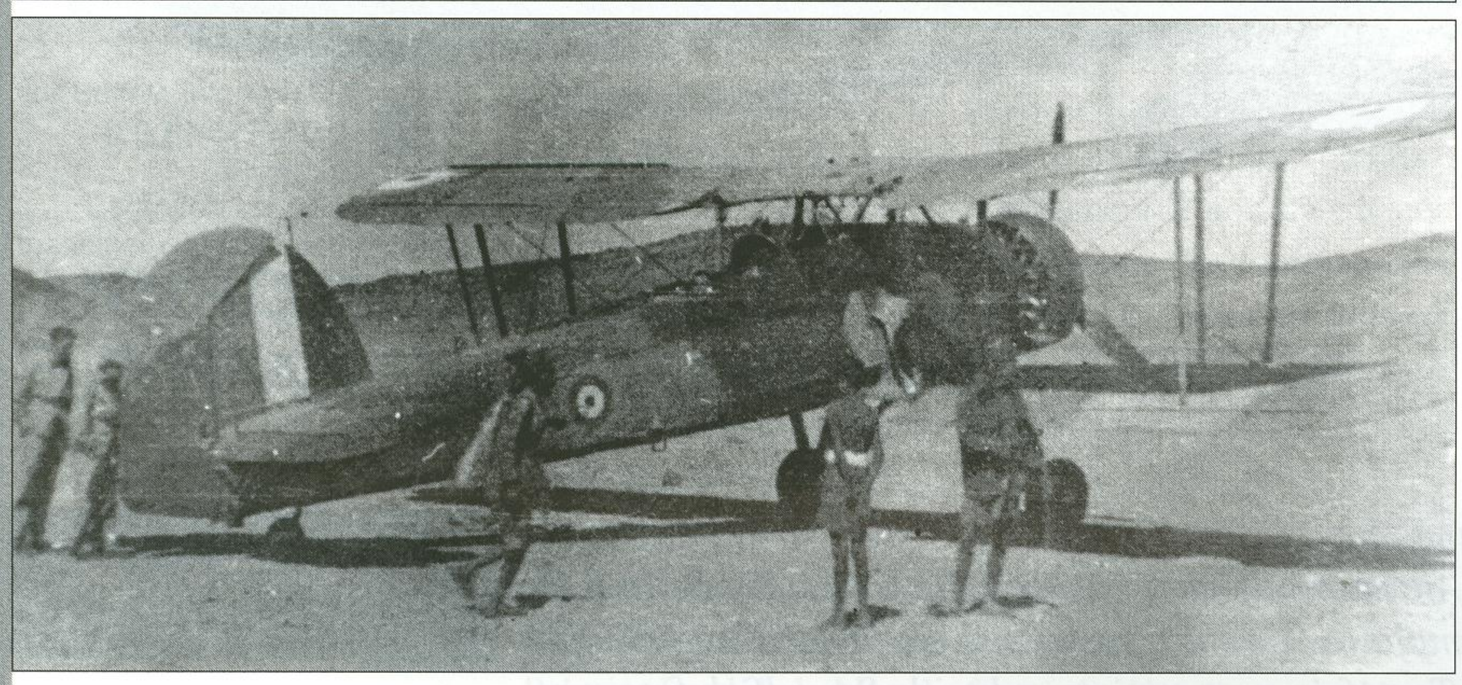
Les *Fish* de Singapour

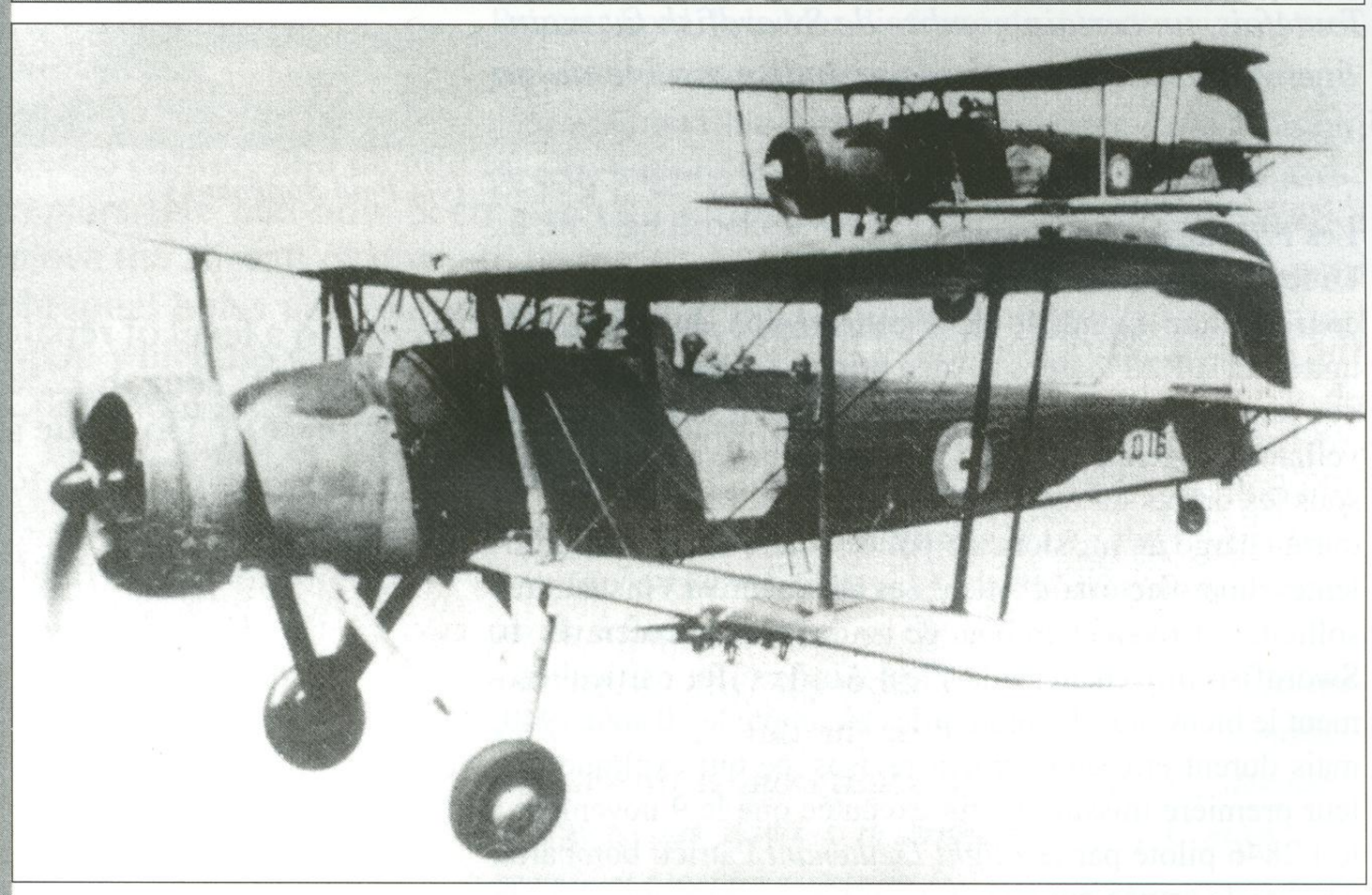
Au moment où la N° 3 AACU entrait en action en Méditerranée, une autre unité, la N° 4 AACU, était mise sur pied à Seletar (Singapour). Commandée par l'as de la Grande Guerre, T.S. Horry, cette unité disposait de différents types de biplans (principalement des Blackburn Shark) auxquels furent ajoutés, en octobre 1939, huit Swordfish provenant de la *Spotter Unit* de Seletar. On sait peu de choses à propos de cette unité, mais on pense qu'elle devait servir à régler l'artillerie de la forteresse de Singapour. Fin 1941, passée sous les ordres du *Squadron*

Le Swordfish Mk. III NF410 (NH-F) du N° 119 *Squadron* en patrouille au-dessus de la côte hollandaise au printemps 1945. (Collection de l'auteur)

Swordfish







De haut en bas :
– le K8354 de la N° 3 AACU à Gibraltar, au printemps 1940. L'avion est armé de deux bombes de 250 livres.
– un Swordfish du N° 8 *Squadron* à Khormaksar (Aden).
– les P4016 (*Flying Officer* B. Wallis) et P4027 (*Flying Officer* Black) de la N° 4 AACU à Singapour, fin 1941.
(Collection de l'auteur)

Leader N. Wright, elle alignait 8 Swordfish, 6 Shark et 2 Queen Bee (Tiger Moth télécommandés). Deux *Fish* furent détachés à Kuantan, mais le 9 décembre, ils furent rapatriés à Seletar. La situation en Malaisie devint rapidement intenable et la N° 4 AACU, repliée à Tengah le 25 décembre, fut utilisée pour des missions de reconnaissance. Cependant, ses Swordfish avaient été placés sous le contrôle de l'armée de Terre qui interdisait leur emploi pour autre chose que le remorquage de cibles ! Plusieurs appareils furent détruits lors de raids aériens japonais. Les événements prirent une telle tournure catastrophique que le 22 janvier 1942, les vénérables biplans furent transformés en bombardiers. Début février, l'utilisation offensive des Swordfish fut enfin autorisée par l'armée et le 2 février, quatre appareils décollèrent de Seletar pour bombarder le terrain de Kluang. Cette sortie devait constituer la dernière mission de la N° 4 AACU. Les quatre derniers Swordfish furent détruits au sol lors de l'assaut japonais contre Tengah le 9 février.

Un seul autre Swordfish fut utilisé par la RAF en Extrême-Orient. Il s'agit d'un appareil provenant des stocks de la FAA à Ceylan, prêté au N° 273 *Squadron* chargé de missions identiques à celles d'une AACU. Il fut détruit dans un accident le 21 mars 1942 à Trincomalee.

Les *Fish* de Knocke-le-Zoute

Il fallaut toutefois attendre janvier 1945 pour voir la RAF faire un usage intensif de ses Swordfish et, surtout, former une unité opérationnelle complète. Le N° 119 *Squadron*, commandé par le *Squadron Leader* Norman Wilkinson, était alors intégré au *Coastal Command* et était équipé de Fairey Albacore basés à Knocke-le-Zoute, sur la côte belge. Il fut d'ailleurs la seule unité de ce grand commandement à opérer depuis le continent. Sa missions principale consistait à surveiller la Manche et l'estuaire de la Schelde, qui commande l'entrée du port stratégique d'Anvers. En janvier 1945, les Allemands lancèrent en masse leurs sous-marins de poche de la classe *Seehund*, *Molch* et *Biber* dans les eaux peu profondes au large de la Belgique et de la Hollande. Cette menace potentielle était prise très au sérieux par les Alliés. Le N° 119 *Squadron* fut chargé de missions nocturnes pour rechercher et détruire ces objectifs insaisissables. Il fut alors transformé sur Swordfish – qui n'était autre que l'ancêtre direct de l'Albacore ! Bien que d'allure totalement désuette, le Swordfish Mk. III, avec son radar ASV Mk. IX, s'avéra une arme idéale pour cette tâche bien particulière, grâce à son endurance (3 heures) et à sa charge utile élevées (obtenues au détriment du confort de l'équipage...).

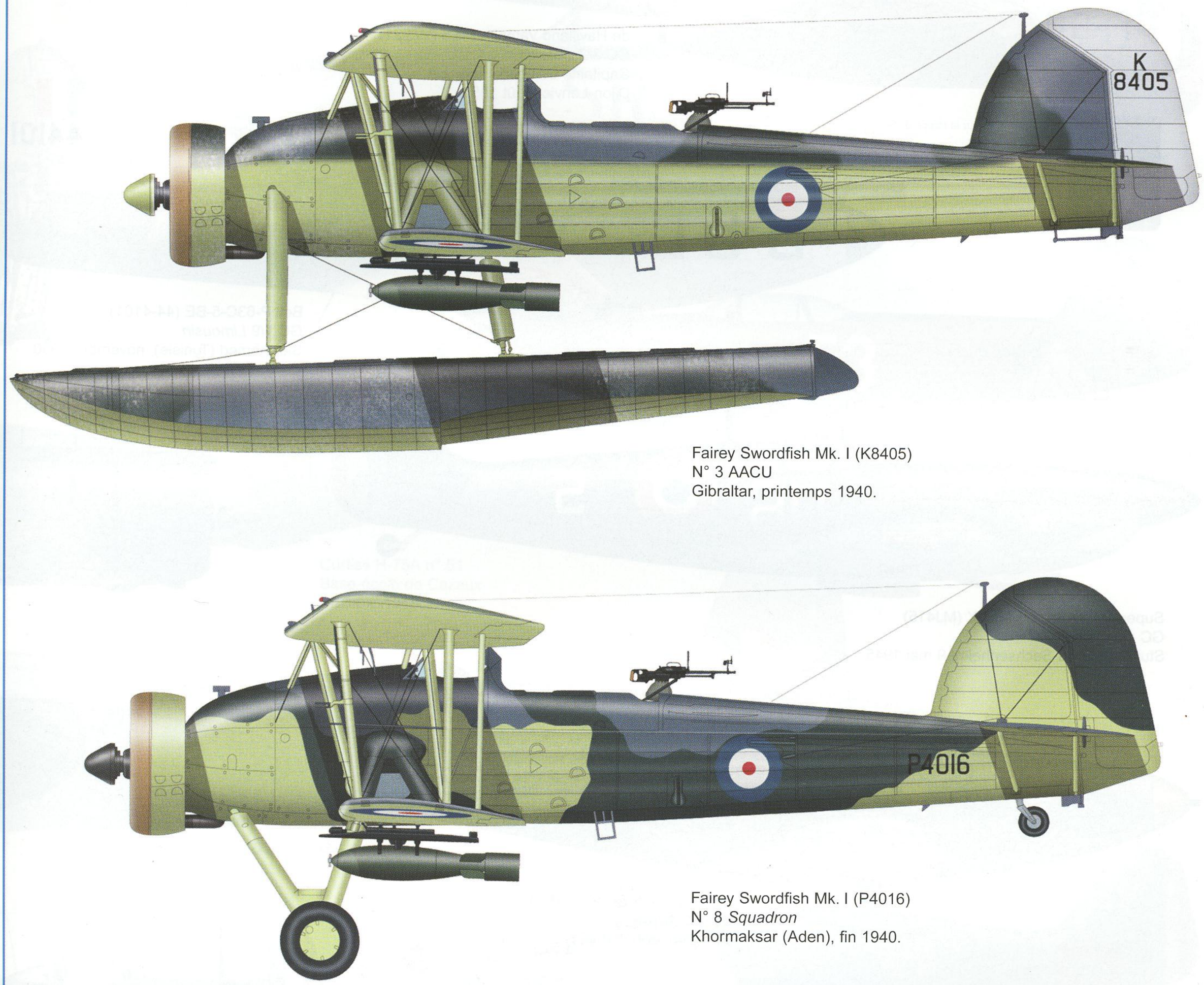
Deux appareils furent détruits accidentellement début fevrier et une section d'entraînement fut établie à Bircham pour former de nouveaux équipages. Après de nombreuses patrouilles infructueuses, l'action ne tarda pas à venir. Dans la nuit du 9 au 10 mars, le NF307 (NH-G) fut perdu, probablement abattu, avec son équipage (*Flight Lieutenant* Sutton et *Flying Officer* Radford). Par une ironie du sort, Frank Sutton avait été l'un des tout premiers pilotes de la RAF à piloter un Swordfish en 1935 et son commandant lui avait prédit que, si Dieu le voulait, il piloterait le dernier à la fin de la guerre. Dieu ne l'avait pas voulu et ce coup de pied du destin fut d'autant plus cruel que son Swordfish fut le seul à avoir été perdu en opérations par le N° 119 *Squadron*.

Deux nuits plus tard, enfin, l'escadron remporta son premier succès, lorsque l'équipage du NF377 (NH-R) coula un *Seehund*. Cet équipage récidiva le soir suivant aux dépens d'un *Biber*, une heure après que l'équipage du NF344 (NH-L) ait coulé un autre sous-marin de poche à l'entrée du port de Rotterdam. Un quatrième fut revendiqué la nuit suivante. Le N° 119 *Squadron* termina la guerre sans nouveau succès. La dernière patrouille fut assurée par Norman Wilkinson dans la soirée du 8 mai, quelques heures avant la capitulation officielle. À 21 heures, Wilkinson attaqua un *Biber* au large de l'île de Schouen. Ce fut la dernière action offensive alliée de la guerre en Europe, offrant au brave vieux « filet à provisions » une place unique dans l'histoire de l'aviation militaire.

Rapatrié à Bircham, le N° 119 *Squadron* fut dissous le 25 mai 1945. Ainsi s'acheva la carrière du Swordfish sous l'uniforme de la RAF – un uniforme d'un bleu légèrement plus clair que celui de la Royal Navy !

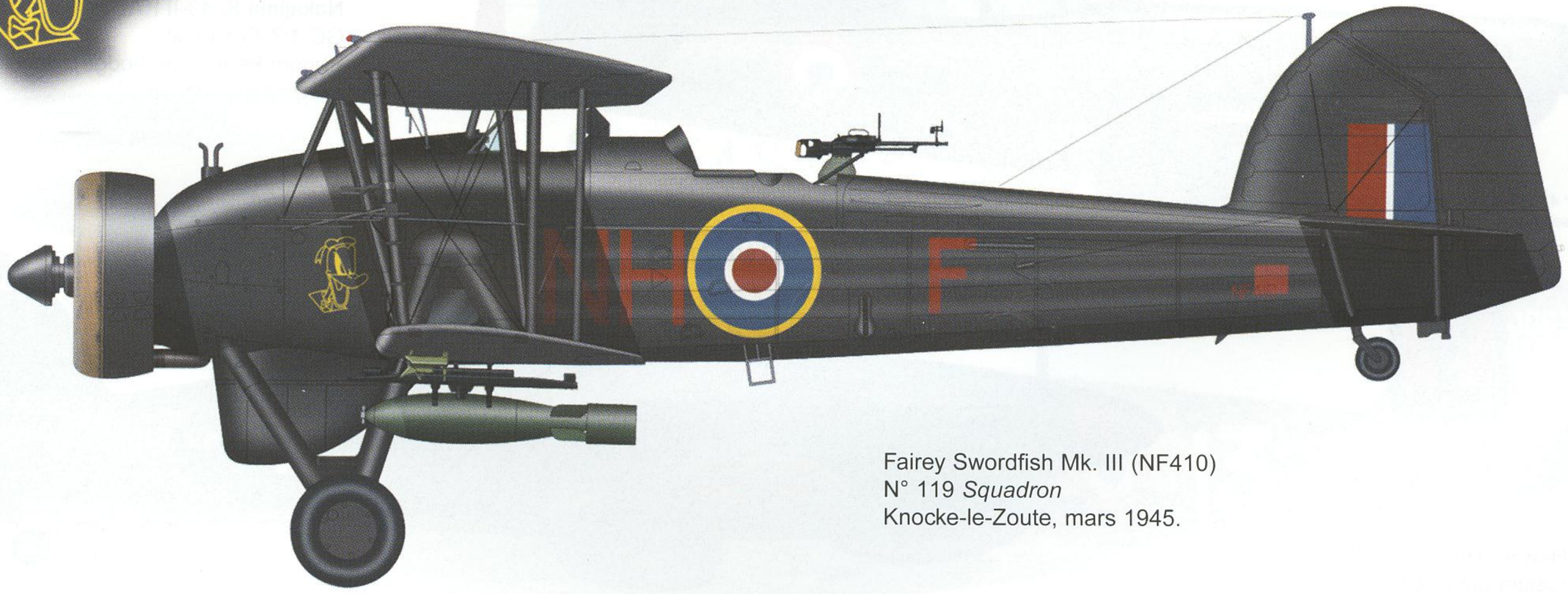
L'auteur tient à remercier tout particulièrement les *Wing Commanders* Hugh Garlick, DFC, et Norman Wilkinson, DFC, pour leur aide précieuse apportée à la rédaction de cet article.

Swordfish



Fairey Swordfish Mk. I (K8405)
N° 3 AACU
Gibraltar, printemps 1940.

Fairey Swordfish Mk. I (P4016)
N° 8 *Squadron*
Khormaksar (Aden), fin 1940.



Fairey Swordfish Mk. III (NF410)
N° 119 *Squadron*
Knocke-le-Zoute, mars 1945.

© P-A. Tilley - 2001

La chasse française 45-50

de Havilland Vampire FB.5 (VZ221)
GC 3/2 *Côte d'Or*
Capitaine d'Abbadie d'Arrast
Dijon-Longvic, août 1950.

Insigne peint sur la trappe de la roulette de nez.

Bell P-63C-5-BE (44-4101)
GC 1/9 *Limousin*
Sidi-Ahmed (Tunisie), novembre 1950.

Supermarine Spitfire Mk. IX (MJ415)
GC 1/3 *Corse*
Stuttgart–Groß-Sachsenheim, 9 mai 1945.

Bell P-39Q-25-BE (44-32664)
GC 2/9 *Auvergne*
Le Vallon, début 1946.

Le n° 474 fut le dernier D.520 à avoir volé, le 3 septembre 1953.

Dewoitine D.520 n° 474
Commandant Perrier, alias « Baron Hector »
Escadrille de présentation de l'armée de l'Air EPAA 58
Étampes-Mondésir, 1950.

Hawker Hurricane Mk. IIC (KZ616)
Lieutenant-colonel Yves Ezanno
CIC Meknès, 1945.

Nakajima Ki.43-II KAI
GC 1/7 *Provence*
Phnom Penh (Cambodge), décembre 1945.

Republic P-47D-25-RE (42-26515)
GC 3/10
Dijon-Longvic, 1953.

Yakovlev Yak-3
GC 3/5 *Normandie-Niémen*
Toussus-le-Noble, fin 1945.

Curtiss H-75A n° 51
Base-école de Cazaux
Cazaux, 1948.

de Havilland Mosquito NF.30 (MV568)
GC 2/6 *Normandie-Niémen*
Rabat, 1948.

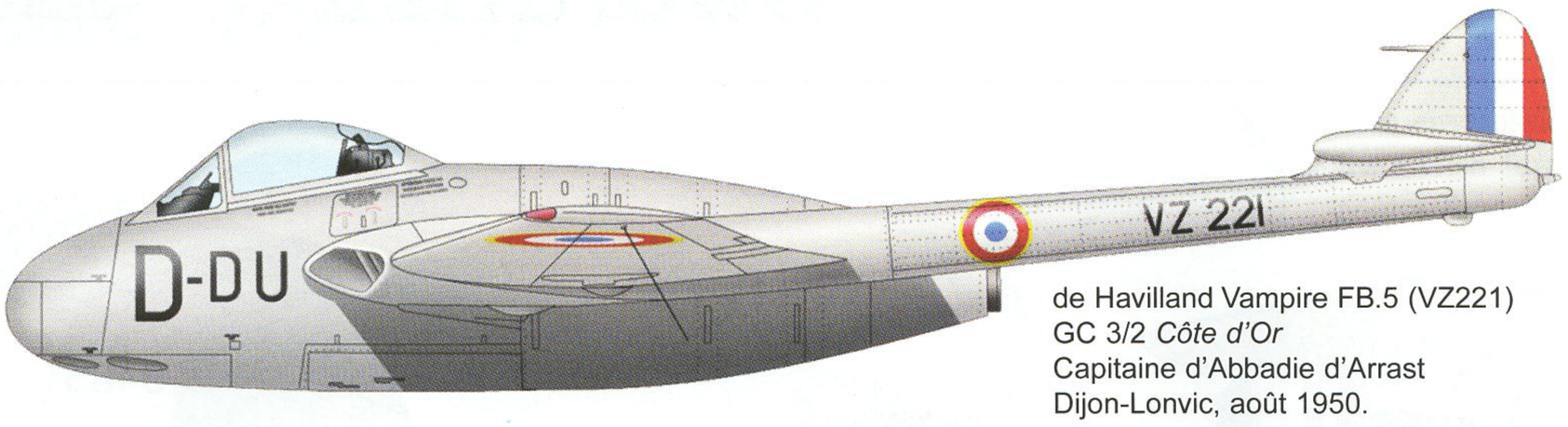
SNCAC NC-900 n° 23
GC 3/5 *Normandie-Niémen*
Toussus-le-Noble, 1946.

Supermarine Seafire F.15 (SR520)
Escadrille 54S
BAN Hyères (Var), 1950.

Curtiss P-40L-5-CU (42-10638)
Escadrille C1 CIC Meknès
Meknès (Maroc), 1945.

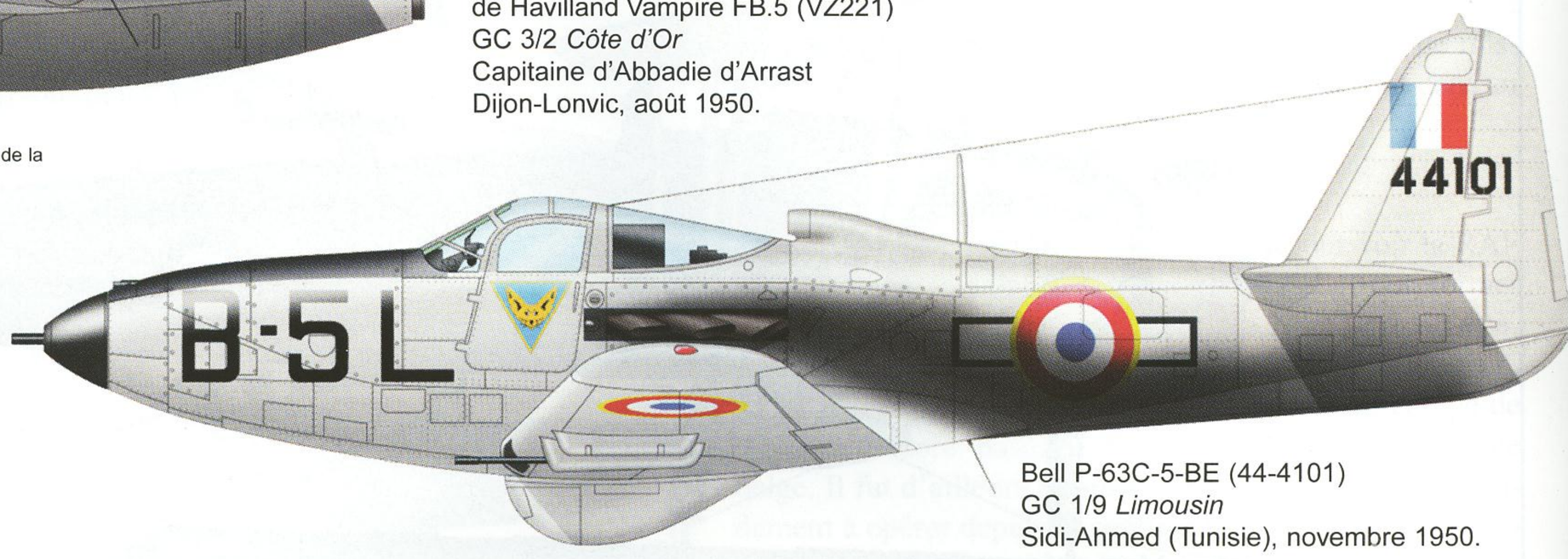
French fighters 45-50

© P.A. Tilley - 2001

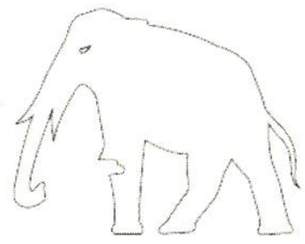


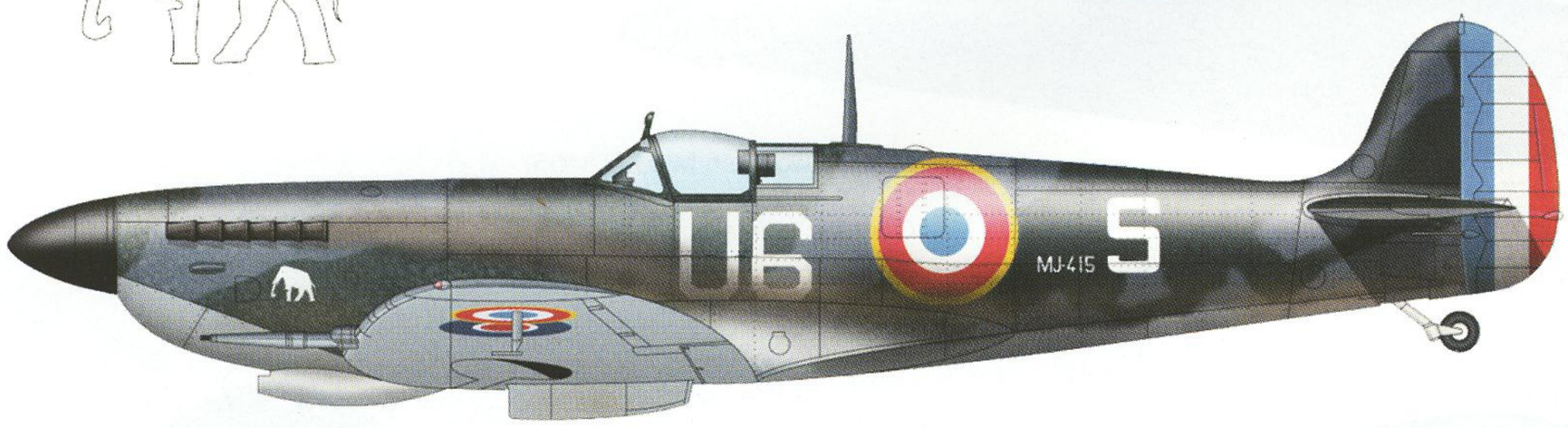
de Havilland Vampire FB.5 (VZ221)
GC 3/2 *Côte d'Or*
Capitaine d'Abbadie d'Arrast
Dijon-Lonvic, août 1950.

Insigne peint sur la trappe de la roulette de nez.

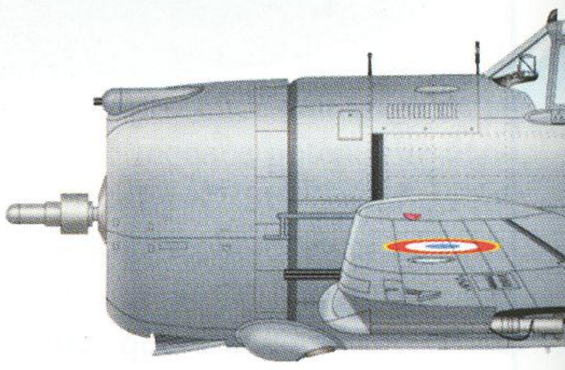


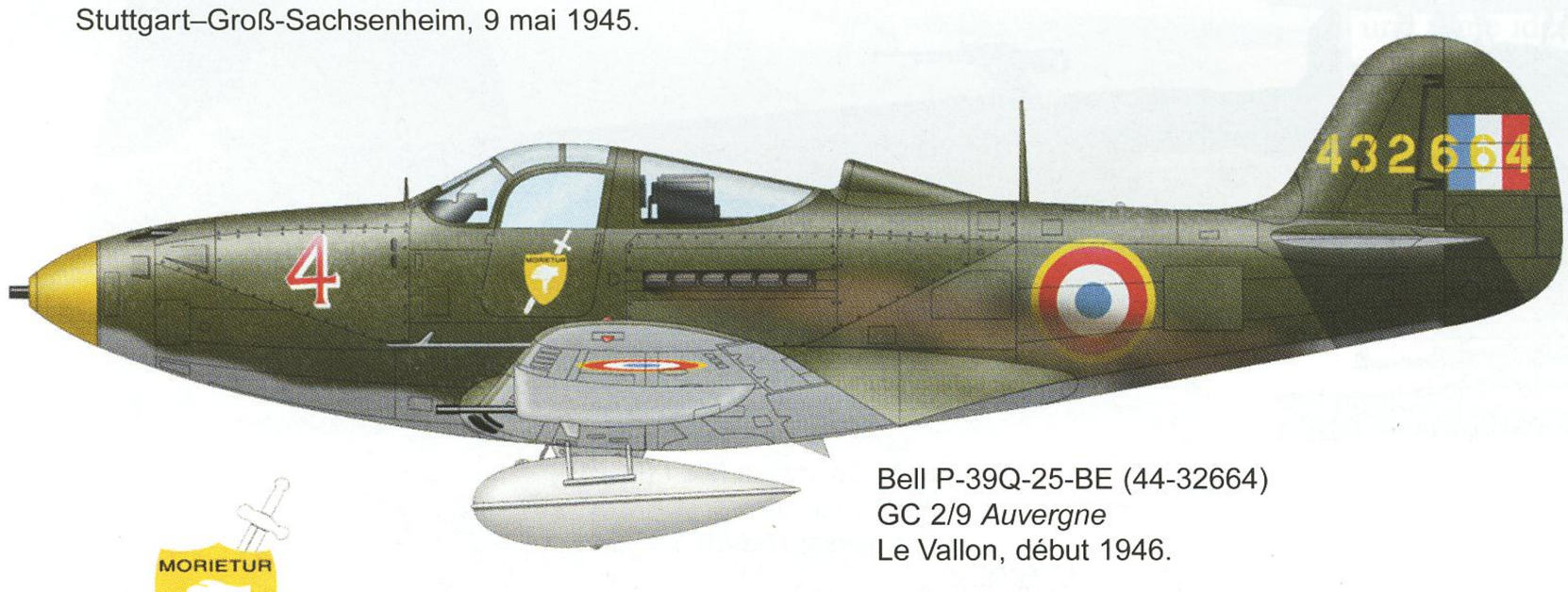
Bell P-63C-5-BE (44-4101)
GC 1/9 *Limousin*
Sidi-Ahmed (Tunisie), novembre 1950.



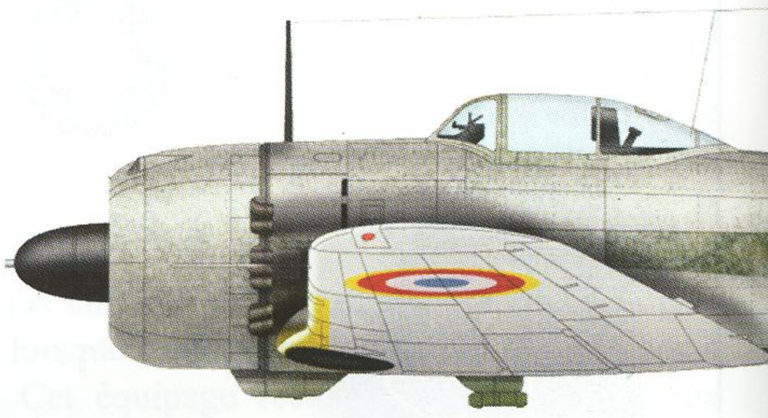


Supermarine Spitfire Mk. IX (MJ415)
GC 1/3 *Corse*
Stuttgart–Groß-Sachsenheim, 9 mai 1945.

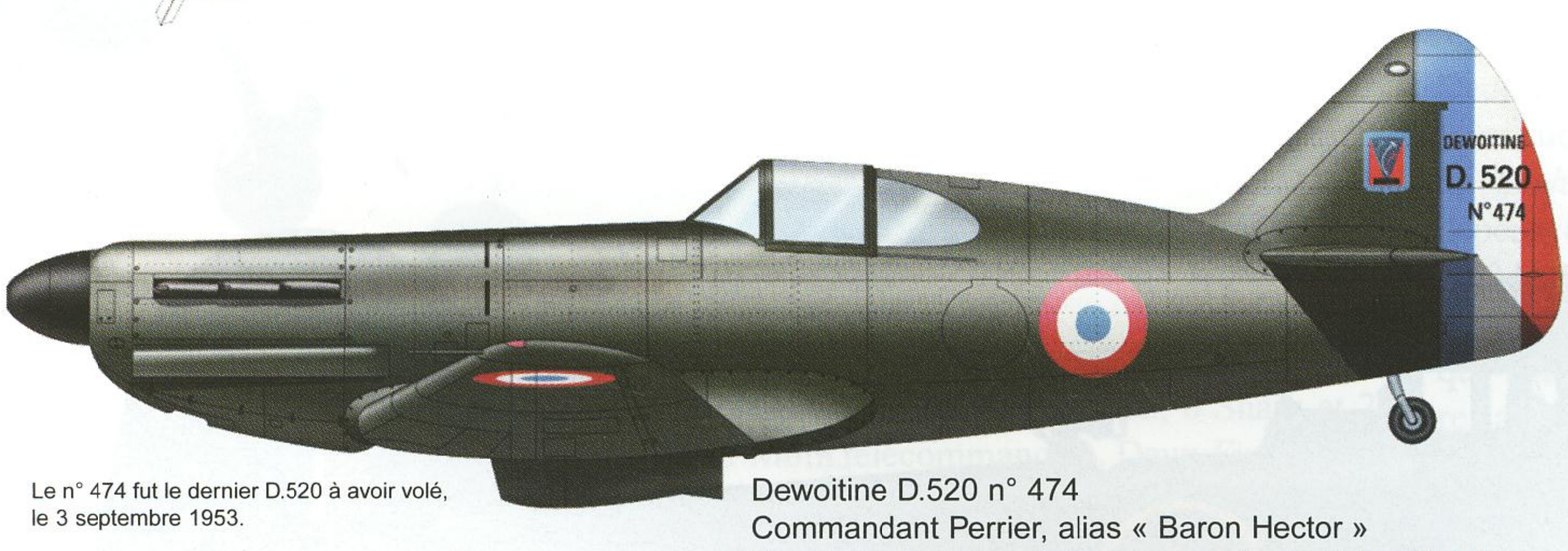




Bell P-39Q-25-BE (44-32664)
GC 2/9 *Auvergne*
Le Vallon, début 1946.

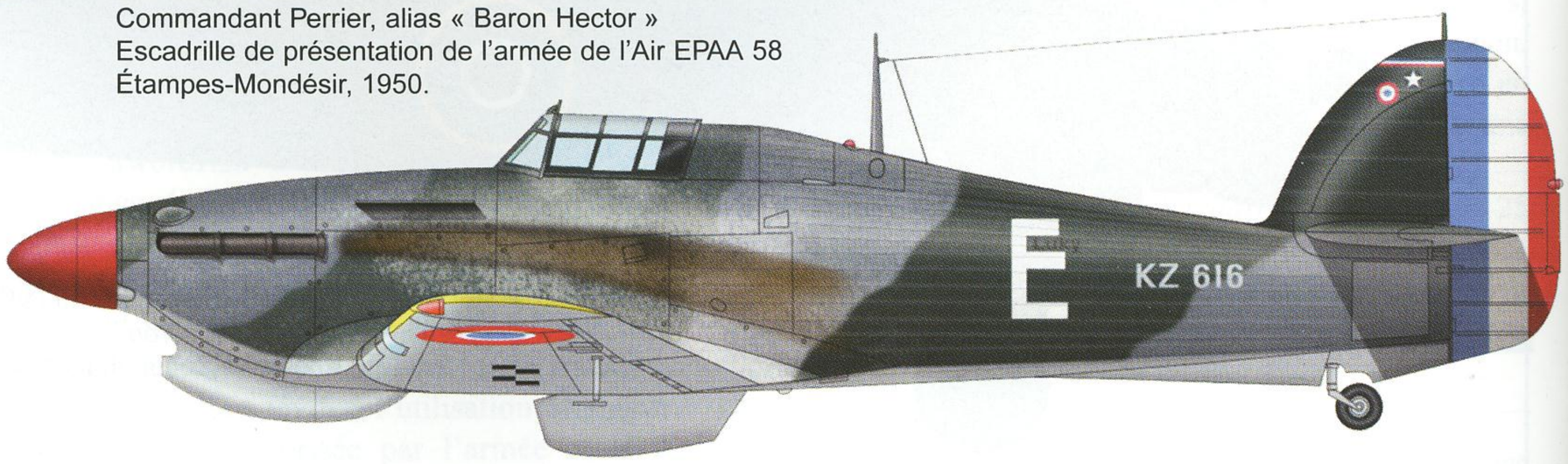


Nakajima Ki.43-II KAI
GC 1/7 *Provence*
Phnom Penh (Cambodge), décembre 1945.



Le n° 474 fut le dernier D.520 à avoir volé, le 3 septembre 1953.

Dewoitine D.520 n° 474
Commandant Perrier, alias « Baron Hector »
Escadrille de présentation de l'armée de l'Air EPAA 58
Étampes-Mondésir, 1950.

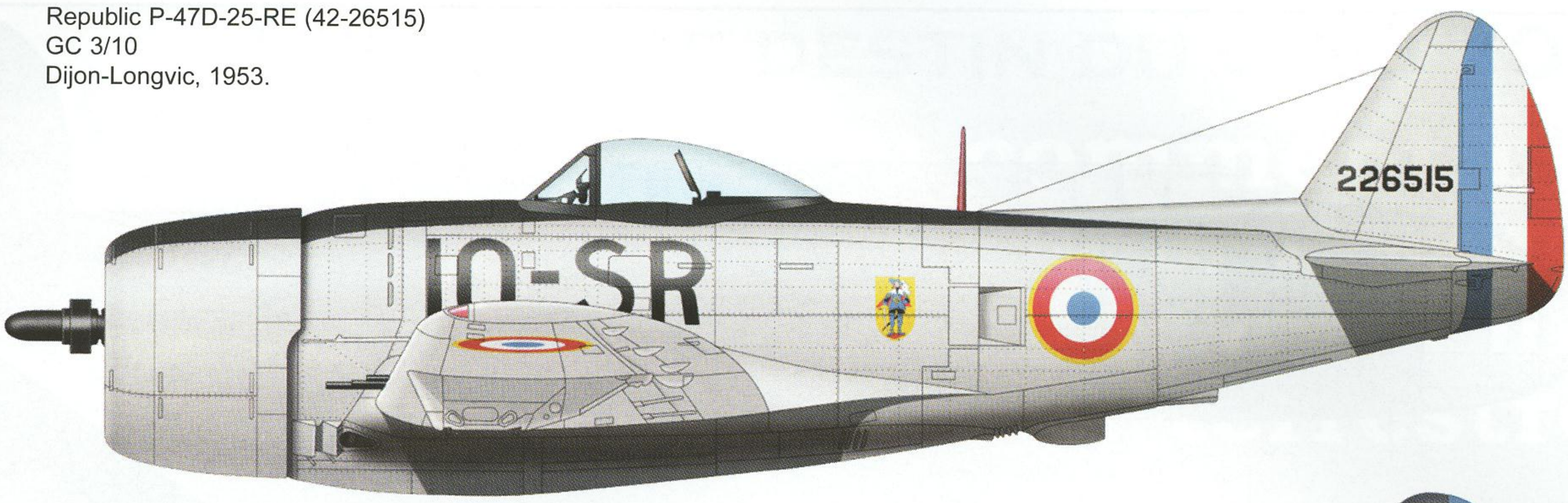


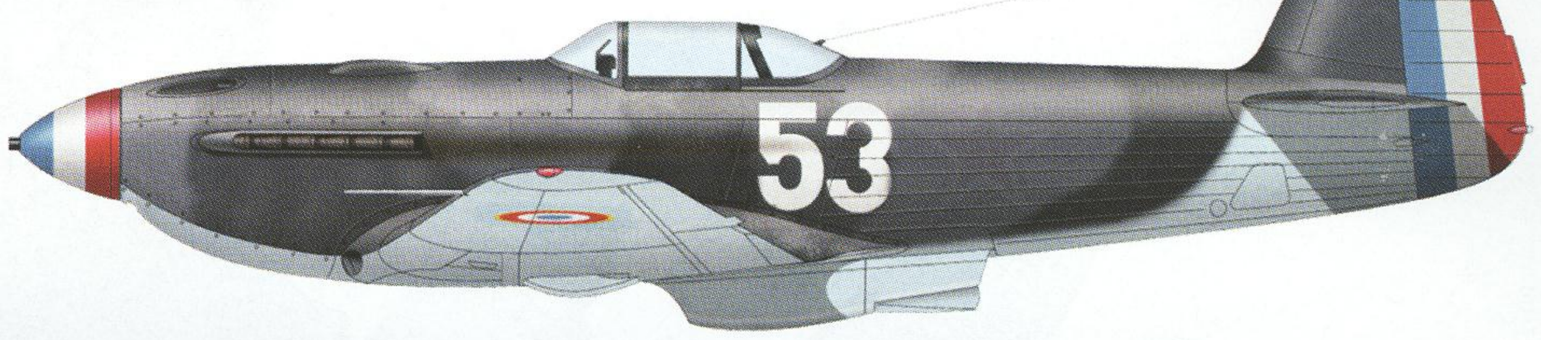
Hawker Hurricane Mk. IIC (KZ616)
Lieutenant-colonel Yves Ezanno
CIC Meknès, 1945.

French fighters 45-50

La chasse française 45-50

Republic P-47D-25-RE (42-26515)
GC 3/10
Dijon-Longvic, 1953.

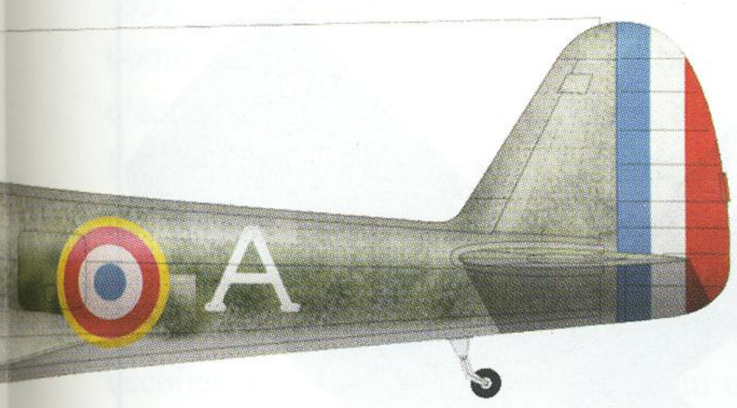


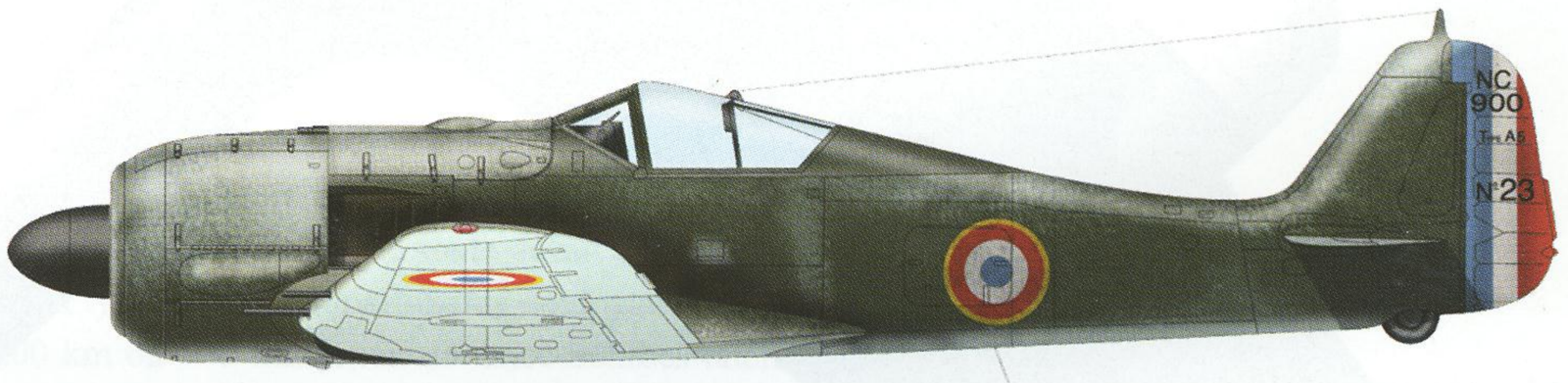


Yakovlev Yak-3
GC 3/5 *Normandie-Niémen*
Toussus-le-Noble, fin 1945.

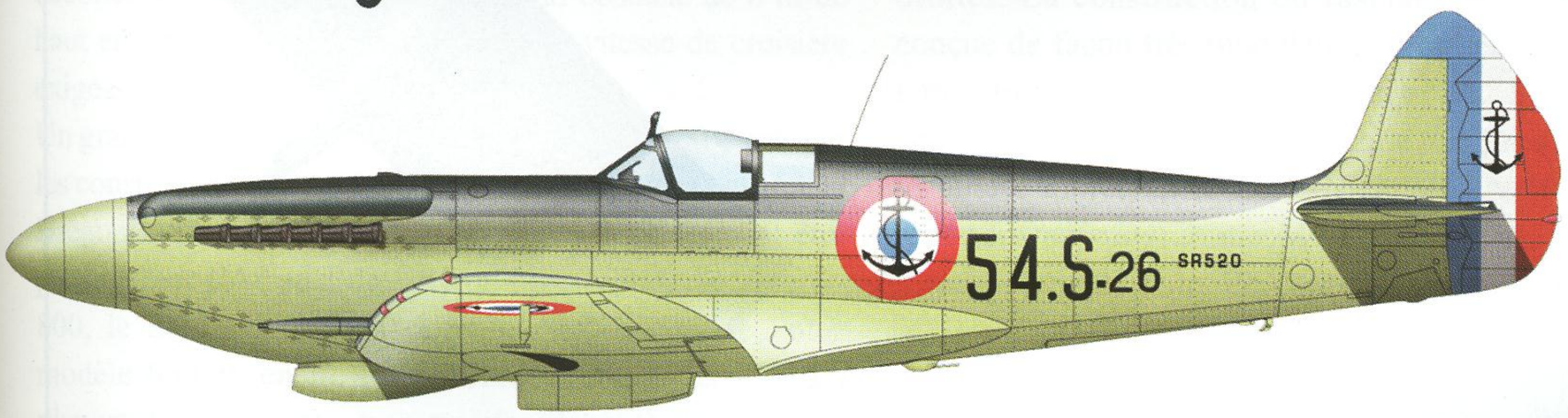
Curtiss H-75A n° 51
Base-école de Cazaux
Cazaux, 1948.

de Havilland Mosquito NF.30 (MV568)
GC 2/6 *Normandie-Niemen*
Rabat, 1948.

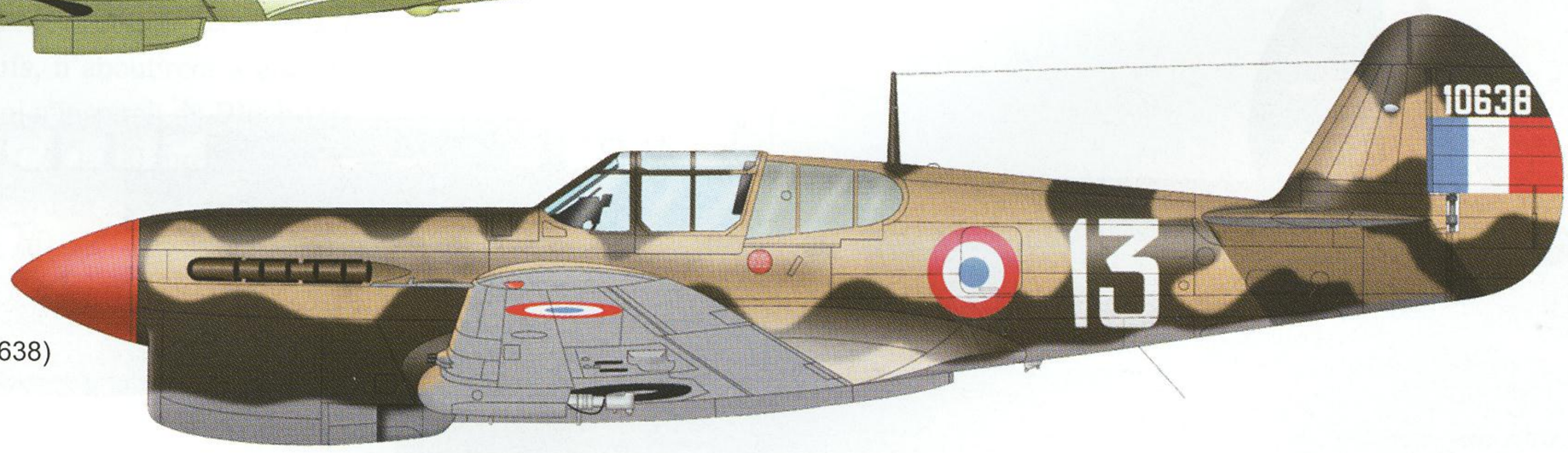




SNCAC NC-900 n° 23
GC 3/5 *Normandie-Niémen*
Toussus-le-Noble, 1946.



Supermarine Seafire F.15 (SR520)
Escadrille 54S
BAN Hyères (Var), 1950.



Curtiss P-40L-5-CU (42-10638)
Escadrille C1 CIC Meknès
Meknès (Maroc), 1945.

© P-A. Tilley - 2001

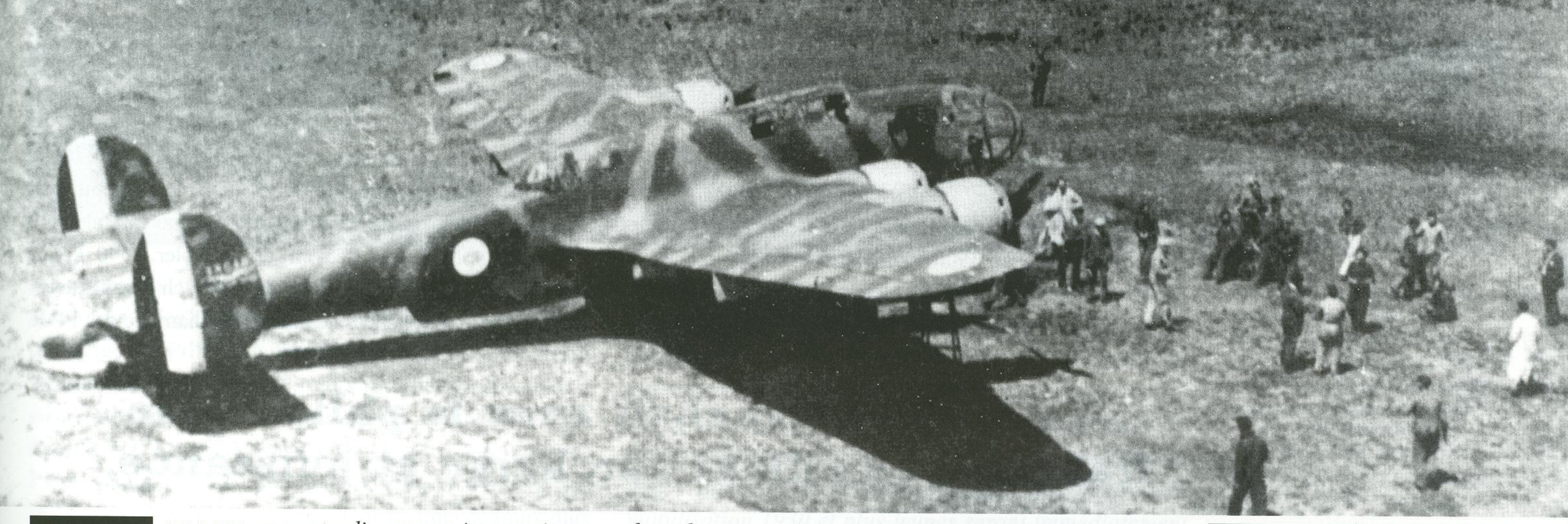
CAO 700

SNCAO CAO-700 n° 01
Istres
26 juin 1940.

© P-A. Tilley - 2001

L'ÉTRANGE DESTIN DU CAO 700

Ou comment un hydravion bimoteur est devenu un quadrimoteur terrestre



PARMI LES AVIONS tardivement mis au point pour doter la France d'un armement moderne, le CAO-700 est sans nul doute celui dont la carrière opérationnelle aura été la plus courte : le 26 juin 1940, alors même qu'on le préparait pour son premier vol, l'ordre interdisant de vol les avions militaires français suite à l'entrée en vigueur de l'armistice, le cloua définitivement au sol après seulement quelques roulages.

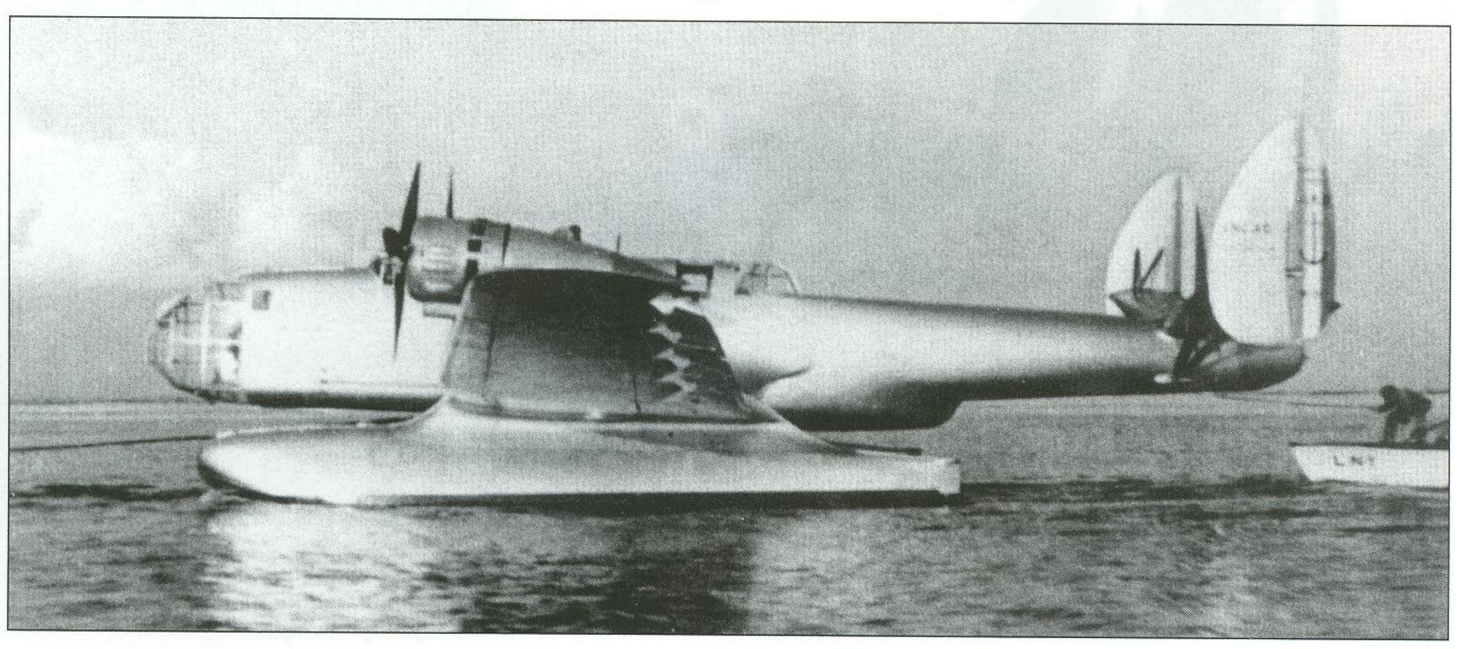
Philippe Ricco

À la fin des années trente, plusieurs demandes pressantes de bombardiers lourds amenèrent les constructeurs français à réaliser divers prototypes de quadrimoteurs. En janvier 1937, la fiche programme A20 fut émise pour demander un bombardier de la catégorie B5 (bombardier, 5 membres d'équipage), quadrimoteur bidérive, destiné à remplacer les Farman 222. Il devait être en mesure de remplir deux types de mission : délivrer 1 800 kg de bombes à 1 200 km ou 3 600 kg à 700 km, à une vitesse de 450 km/h à 4 000 m. La fiche programme exigeait de plus que l'avion soit capable de décoller à pleine charge et franchir un obstacle de 8 m de haut en seulement 600 m. En 1938, la vitesse de croisière exigée fut portée à 470 km/h.

Un grand nombre de projets furent, semble-t-il, proposés par les constructeurs : l'Amiot 390, les Bloch MB-162 et 163, le Breguet 482, les Couzinet AC-20 et 21, qui devaient être produits par l'Arsenal de l'Aéronautique, le Dewoitine D-800, le SNCAC NC-110 à moteurs coaxiaux, le Potez modèle 660 et, enfin, les SNCAO CAO-700 et 710. La plupart de ces projets, trop tardifs, n'aboutirent à aucune réalisation. Seuls le Bloch 162 (qui s'inspirait du Bloch 160 de transport), le Breguet 482 et le CAO-700 furent achevés. Le MB-162 effectua son premier vol *in extremis* le 1er juin 1940 (1), mais fut capturé par les allemands qui n'en firent pas grand usage. Quant au Bre 482, il dut attendre novembre 1947 pour faire son premier vol (2).

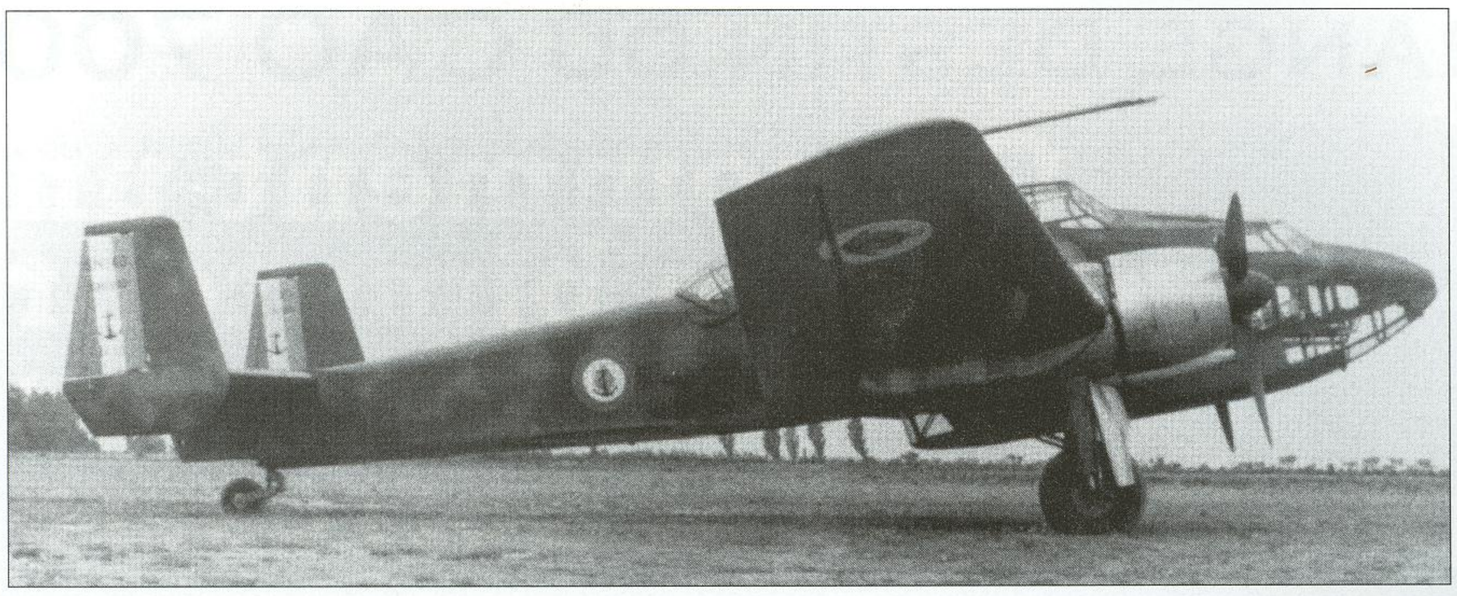
Conçu initialement en 1937 par l'ingénieur Kerguistel pour répondre au programme de bombardier B4, le quadrimoteur CAO-700 de 20,5 m d'envergure et de 10,5 t devait être propulsé par quatre Gnome et Rhône 14 Mars de 700 ch et transporter 1 800 kg de bombes en soute. Cette soute devait d'ailleurs séparer complètement les compartiments équipage avant et arrière (sauf en cas d'utilisation de lance-bombes latéraux). Les karmans de voilure devaient abriter les deux postes de mitrailleurs latéraux. Il était de formule monodérive, avec des ailes droites. La construction du fuselage et des ailes était conçue de façon très modulaire, ce qui était assez novateur. En parallèle, les ateliers de Saint-Nazaire construisaient à la même époque un gros hydravion torpilleur bimoteur, le Loire-Nieuport LN-10, destiné à répondre au programme MT-CPT9 de 1935 pour des hydravions éclaireurs de combat. Les ingénieurs de la

Ci-dessous :
le Loire-Nieuport LN-10 fut le dernier hydravion torpilleur étudié pour l'Aéronautique navale. En effet, celle-ci avisa le ministère de l'Air le 10 décembre 1939, qu'elle souhaitait désormais confier ce rôle à des bombardiers terrestres.
Le LN-10 n'en poursuivit pas moins ses essais, jusqu'à sa destruction volontaire en juin 1940.
(Photos : DR)



(1) Cf *Le Fana* n° 343 de juin 1998.
(2) Cf *Le Fana* n° 339 de février 1998.

CAO 700



Issu du programme A47, étonnamment avancé pour son époque, le CAO-600 fut l'un des tout premiers bimoteurs embarqués jamais étudiés. Sur le plan esthétique, il ne fut pas forcément le plus réussi.

SNCAO se rendirent compte que les caractéristiques générales de ces deux avions étaient très proches et, pour gagner un temps précieux dans la construction, imaginèrent d'utiliser tout simplement les éléments principaux du LN-10 pour construire le CAO-700.

En juillet 1938, le CAO-700 était présenté comme « *avion de bombardement quadrimoteur dérivé de l'hydravion LN-10* ». Kerguistel défendait son projet d'avion rapide dont le principe de base était d'allier surcharge et surpuissance, en sacrifiant une partie de la charge utile au profit des moteurs. Cette conception, largement appliquée avec succès par ailleurs, tranchait radicalement avec la philosophie française de l'époque qui, forte de l'expérience et des succès des avions de records, favorisait la légèreté de la construction alliée à des moteurs de faible puissance pour privilégier la distance franchissable. Le résultat de cette influence fut un problème de sous-motorisation chronique des avions français des années trente et un manque d'expérience sensible des motoristes français dans le domaine des grandes puissances.

Le CAO-700 tranchait avec la philosophie française en alliant surcharge et puissance.

Le projet commença à prendre du poids, s'éloignant progressivement des exigences du programme B4. C'est ainsi que l'avion résultant devint un bombardier de 25 m d'envergure pour 18 t en charge, rejoignant ainsi les caractéristiques exigées pour le programme technique A20 pour un B5. Le second prototype du LN-10 dont la construction venait d'être entamée, changea donc de vocation : d'hydravion bimoteur, il devint bombardier quadrimoteur. Le CAO-700 adopta donc l'empennage bidérive et le fuselage à nez vitré de son « frère » à flotteurs.

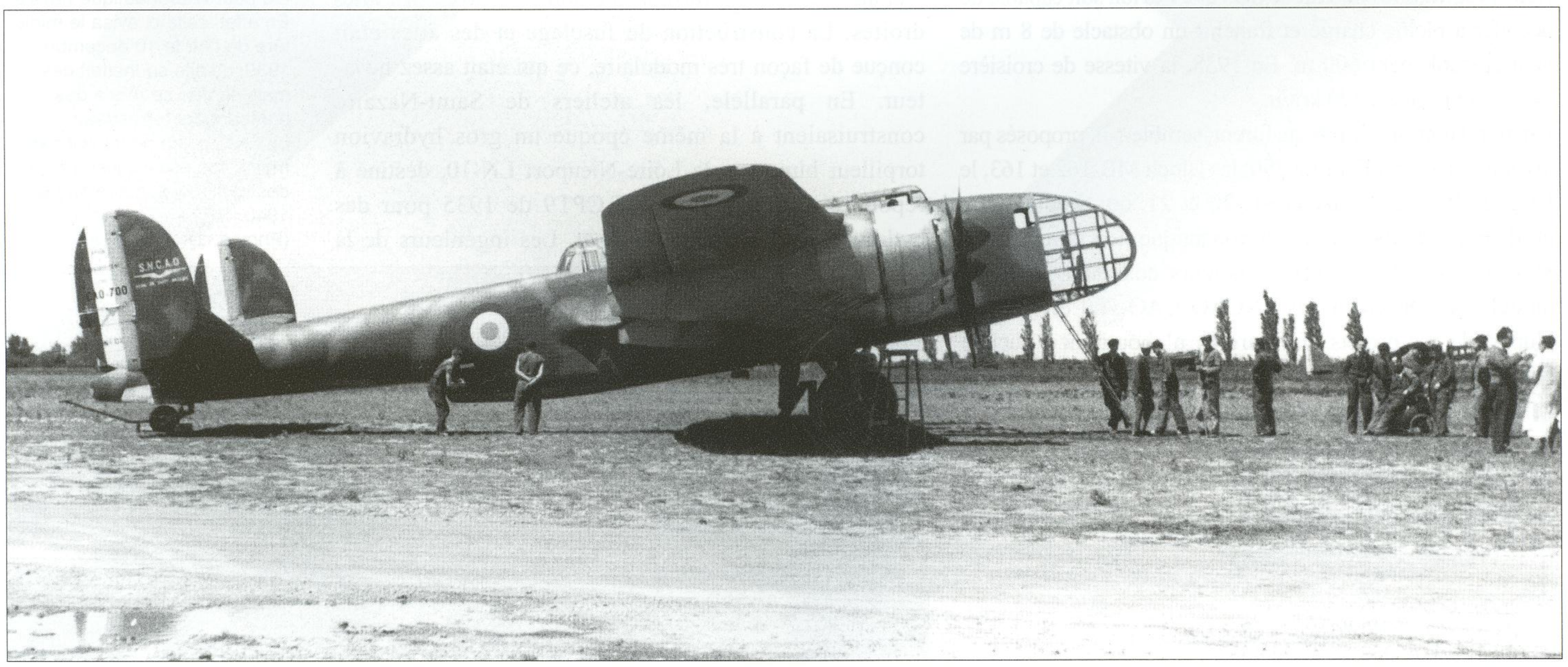
Le concept de construction « modulaire », appliquée aux deux avions, permettait la mise en commun d'un bon nombre d'éléments. Le fuselage différait simplement par quelques aménagements internes et par l'armement. Une note de Kerguistel indique à ce sujet : « *les procédés de construction extrêmement simples, dérivés du LN-10, qui avaient été utilisés permettaient de penser que le planeur pourrait être construit en série avec un nombre d'heures inférieur à celui nécessité par les Lioré 45, malgré un tonnage supérieur de 50 % à celui de ce dernier* ».

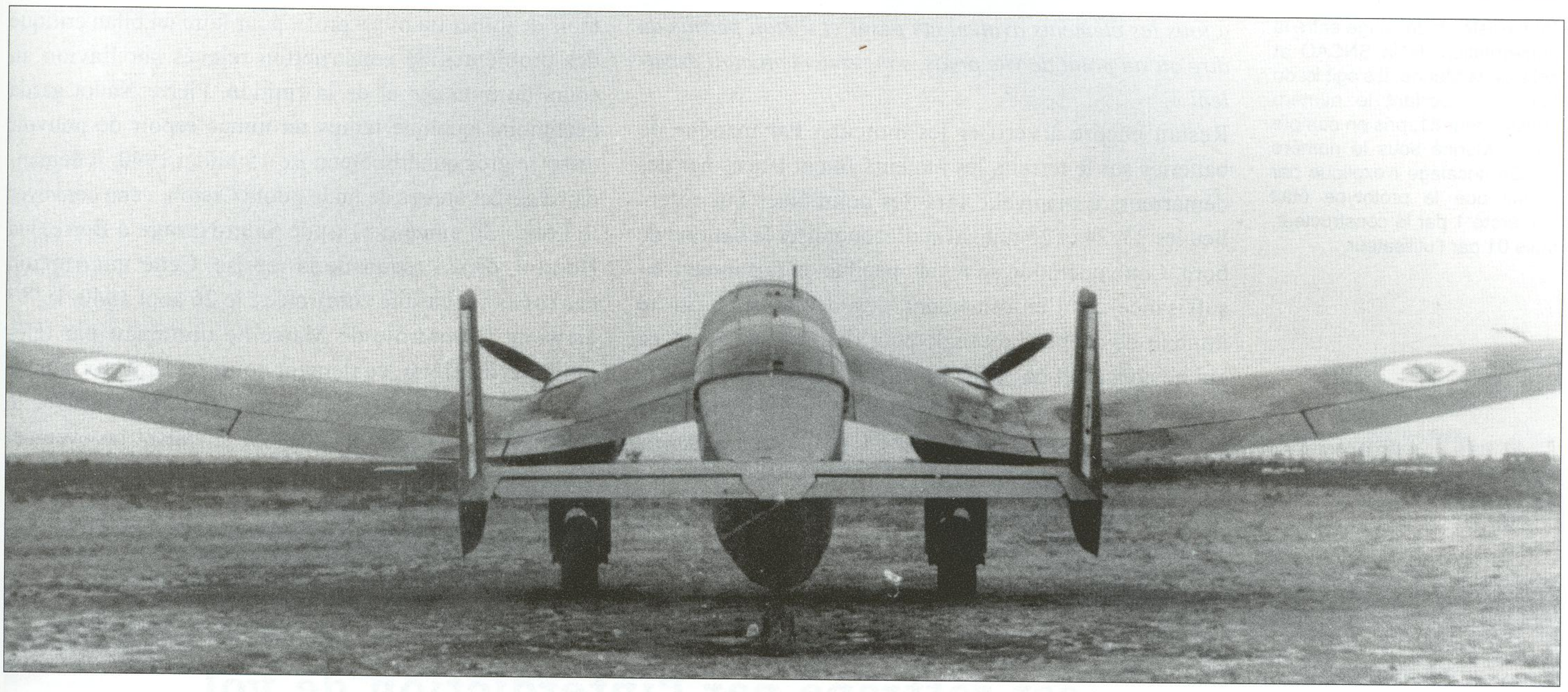
Deux variantes militaires furent étudiées, le CAO-700 à quatre moteurs 14 N (initialement des 14 N-10 puis 20 déjà disponibles, pour finalement adopter une variante plus puissante 14 N-49 de 1 025 ch) devant voler à 540 km/h, et le CAO-710 à quatre 14 R-4/5 de 1 200 ch devant atteindre 585 km/h. Les hélices de plus grand diamètre des 14 R entraînèrent un agrandissement des ailes du CAO-710 par rapport à son petit frère, le CAO-700. La construction du CAO-710 commença également à Saint-Nazaire. La puissance des moteurs prévus pour ce dernier fut par la suite portée à 1 600 ch (pour 650 km/h).

En avril 1940, le premier prototype du CAO-700 étant prêt, il fallut rechercher un terrain pour effectuer les premiers vols du grand quadrimoteur. Aux alentours de l'usine de Saint-Nazaire où il était assemblé, il n'y avait pas de terrain adéquat. Il fallut donc se résoudre à le démonter pour l'acheminer par voie ferrée vers un terrain éloigné.

À cette même époque, un autre prototype de la SNCAO

Sur cette vue de profil, on voit nettement que le CAO-700 était composé du fuselage du L-N.10 marié à une nouvelle voilure et quatre moteurs à capotage Mercier, inventé par le concepteur du LeO 451.





Sur cette vue de dos, on note la forme caractéristique des ailes du CAO-600, l'une des marques de fabrique de l'ingénieur Pillon. Cette particularité, que l'on retrouve sur la famille LN-40, lui vaudra d'ailleurs quelques ennuis avec l'occupant qui lui reprochera d'avoir plagié le Junkers Ju 87.

effectuait ses premiers essais : le CAO-600. Ce gros bimoteur à ailes en W avait été étudié par le bureau d'études dirigé par Pillon (de chez Nieuport) pour répondre au programme A47 des « éclaireurs torpilleurs » destinés à être embarqué sur les futurs porte-avions *Joffre* et *Painlevé*. Il avait été construit à Issy-les-Moulineaux. Pierre Nadot avait décollé cet avion pour la première fois le 21 mars 1940 à Villacoublay. Une dizaine de jours plus tard, il l'avait convoyé à Istres pour poursuivre les essais dans de meilleures conditions [3]. C'est donc assez logiquement ce même terrain du sud de la France qui fut choisi en mai pour accueillir le quadrimoteur.

L'envoi au front des ouvriers spécialisés retarde la mise au point du prototype.

Le CAO-700 partit donc de Saint-Nazaire par voie ferrée fin mai 1940, ainsi qu'une partie du personnel, pour s'installer dans les hangars de la base d'Istres. Pierre Nadot partageait son emploi du temps entre les essais menés à Saint-Raphaël sur le LN-10 et le LN-402, et ceux menés à Istres sur le CAO-600. Cela lui permettait par la même occasion de surveiller l'avancement de l'assemblage du CAO-700. Début juin, l'équipe s'activait pour remonter ce dernier. Les dimanches n'étaient pas chômés et la SNCAO obtint rapidement l'autorisation de travailler de nuit à l'assemblage. L'électricité, jusque là coupée à partir de 20 heures, devait être maintenue toute la nuit à partir du 10 juin. Pendant ce temps, plusieurs personnes vinrent prêter main forte à Istres, notamment l'ingénieur Pillon [4]. Le 14 juin, malgré un incident de transport à Montélimar, un nouveau prototype de la SNCAO vint rejoindre à Istres les CAO 600 et 700 : le Loire-Nieuport LN-420. De plus, l'hydravion LN-10 ayant quitté Saint-Raphaël pour Biscarosse, le matériel resté sur la base d'expérimentation de la Marine fut rapatrié sur Istres. Pierre Nadot partait encore de temps en temps pour Biscarosse poursuivre les vols sur le LN-10 et revenait ensuite à Istres pour effectuer les essais du CAO-600.

L'assemblage du CAO-700 rencontra diverses difficultés. La principale provint de la désorganisation subie par l'équipe istréenne, suite au départ d'une partie du personnel qui fut rappelé. En effet, le message suivant arriva à Istres le 10 juin à 18h30 en provenance de la 7ème division de contrôle de Marseille : « *Par ordre du gouvernement, les affectés spéciaux des classes de mobilisation 1930 et plus jeunes seront immédiatement et sans délais renvoyés sur leur dépôt* ». Treize des ouvriers spécialisés travaillant sur le CAO-700 durent ainsi repartir aussitôt. Le travail de nuit dut être supprimé. Plusieurs jeunes ouvriers furent alors embauchés pour seconder les ouvriers spécialisés restant et tenter ainsi de réduire l'impact de cette déficience du personnel. Le premier vol, jusqu'alors prévu pour le 20 juin fut bien évidemment retardé.

Une fois le montage achevé, une nouvelle difficulté apparut pour effectuer la pesée indispensable avant le premier vol: aucune bascule ayant une capacité suffisante n'était disponible à Istres. Alors que ce matériel était demandé à Villacoublay, c'est la SNCASE, basée à Marignane, de l'autre côté de l'étang de Berre, qui tenta de dépanner la SNCAO en fournissant provisoirement des bascules. Hélas, seule une bascule de 3 tonnes et une autre de 2 tonnes en piteux état auraient pu ainsi être utilisées, obligeant la SNCAO à effectuer la pesée en deux fois, opération longue, difficile, et trop imprécise. Il fallut donc patienter jusqu'au 23 juin pour effectuer l'indispensable pesée, préalable au premier vol. Le temps pressait car il fallait pouvoir évacuer le prototype au plus vite devant l'arrivée des Allemands. Des pylônes de levages furent mis en place pour mettre le CAO-700 en ligne de vol sur les bascules, sur des rotules d'appui bien graissées. Le centrage des 13 229 kg de l'avion fut réglé à 27,5%, train sorti, ce qui permit l'appréciation suivante :

(3) Le convoyage du CAO-600 de Villacoublay à Istres eut lieu le 31 mars 1939 en 2h30, lors de son 13ème vol, après un total de 7 heures de vols d'essais.
(4) Pillon, ingénieur de chez Nieuport, était notamment en charge des avions en piqué de la société Loire-Nieuport (devenue SNCAO). Il est le « père » de la famille des Nieuport 140, 160, 161 et Loire-Nieuport 40, 401, 402, 411 et 420, mais également du CAO-600.

(5) Il existe un décalage entre la numérotation de la SNCAO et celle de la Marine. Il s'agit ici du Loire 130 portant le numéro constructeur 81, pris en compte par la Marine sous le numéro 80. Ce décalage s'explique par le fait que le prototype était numéroté 1 par le constructeur, mais 01 par l'utilisateur.

« *tous les éléments avaient été pesés et il était permis de dire qu'au point de vue poids, son rendement était excellent* ».

Restait encore à vérifier les moteurs. Par manque de batteries sur le terrain, les moteurs furent lancés par des démarreurs à manivelle lors des point fixes qui eurent lieu les 23, 24 et 25 juin, afin d'économiser la batterie de bord. Cette opération se révéla pénible en raison de l'insuffisance de l'entraînement des démarreurs car le limiteur de couple était réglé pour des moteurs Mars, ce qui ne convenait pas pour les 14N du CAO-700. Malgré cela, les point fixes purent avoir lieu, montrant des niveaux vibratoires parfaitement acceptables sur les bâtis moteurs, les ailes et les empennages,. Les essais de l'installation hydraulique (notamment les volets de bord d'attaque et les volets de courbure) donnèrent satisfaction, même moteurs au ralenti. Les panneaux de bombardement et les trains furent également testés à la pompe à main, sans difficulté. Les tests des installations électriques et pneumatiques, ainsi que des hélices furent également concluants.

Le jour fatidique du premier vol arriva enfin, le 26 juin. Pierre Nadot prit les commandes, avec à son bord Leroy et Avril. Le vent de l'ordre de 50 à 60 km/h arrivait du nord-ouest. Trois essais de roulage au sol sur environ un kilomètre et demi permirent d'atteindre sans effort 125 km/h au badin, pour 1 650 t/mn aux moteurs. La queue se soulevait alors nettement, d'un bon mètre et l'appareil se comportait parfaitement. Ces essais furent interrompus un moment en raison d'un problème de régulateur sur le moteur extérieur droit. Nadot se préparait donc à effectuer le premier vol lorsqu'à midi, arriva un ordre strict qui vint mettre un terme à la carrière de l'appareil : interdiction de décollage, interdiction de tout travail sur les avions. La France avait capitulé la veille et, en attendant d'éventuelles décisions, tout était suspendu. Le CAO-700 fut alors soigneusement remisé à Istres. Le mois de juillet fut mis à profit pour faire un bilan critique des problèmes de construction relevés sur l'avion au cours du montage et de la finition. Pierre Nadot garda néanmoins quelque temps un mince espoir de pouvoir tester le gros quadrimoteur. Le 15 juillet 1940, il demandait à garder auprès de lui le pilote Creton, venu convoyer le Loire 130 numéro 81 [5] de Saint-Nazaire à Berre, via Hourtin, dans l'espoir de la reprise. Cette interruption des essais fut ensuite confirmée : le 26 août 1940, la 7ème division de contrôle de Marseille ordonnait par télégramme d'arrêter également tous les travaux sur le CAO-600 et leLN-420 qui devaient être stockés avec le CAO-700 sur la base d'Istres, en attendant un éventuel rapatriement vers leurs usines respectives.

Après l'armistice, les usines de la SNCAO se trouvant en zone occupée, l'autorisation fut obtenue auprès de la section italienne de contrôle des industrie de guerre d'Avignon, de poursuivre les essais à Istres et d'y installer un atelier. Cependant, s'agissant d'un avion militaire, le CAO-700 ne put reprendre les essais en vol et resta ainsi dans le hangar VII du groupe III, à Istres.

Après l'armistice, pour ne pas licencier son personnel ramené au niveau du temps de paix, le bureau d'études de Saint-Nazaire entreprit diverses études à vocation civile,

Au moment où il va enfin décoller, le prototype est rattrapé par l'interdiction de vol.

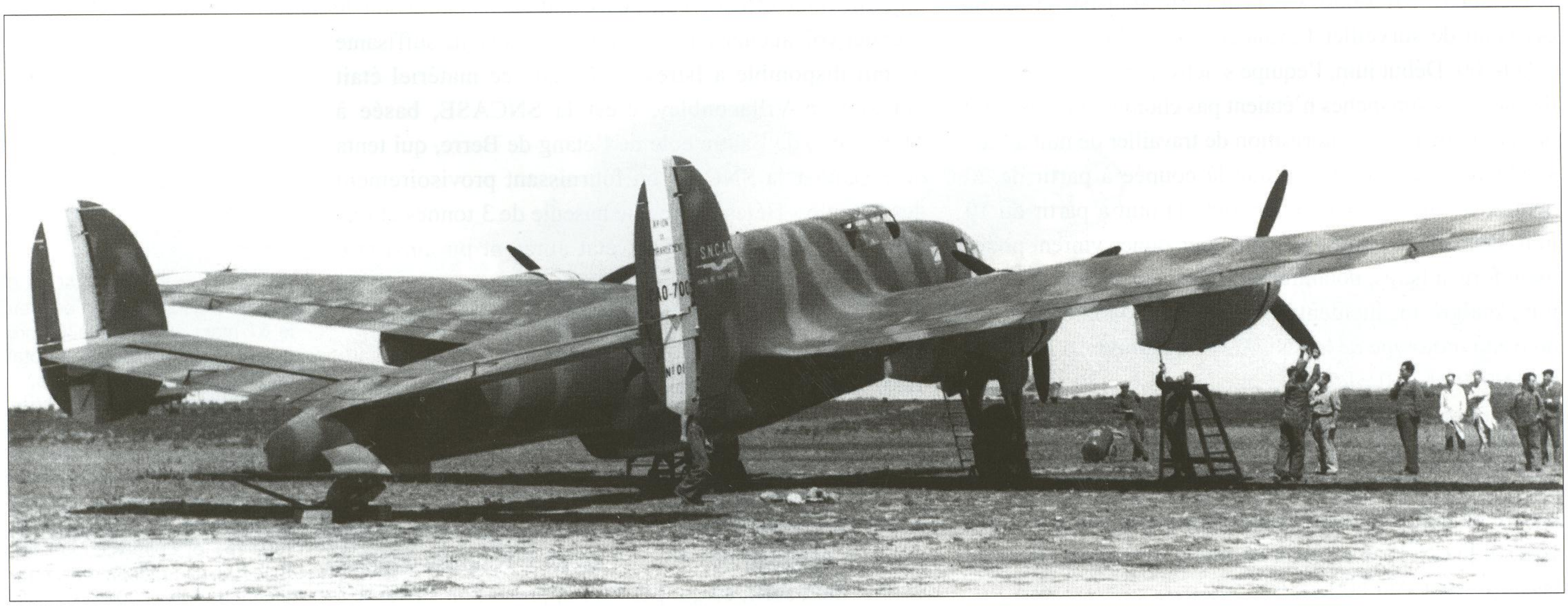
CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES
CAO-700

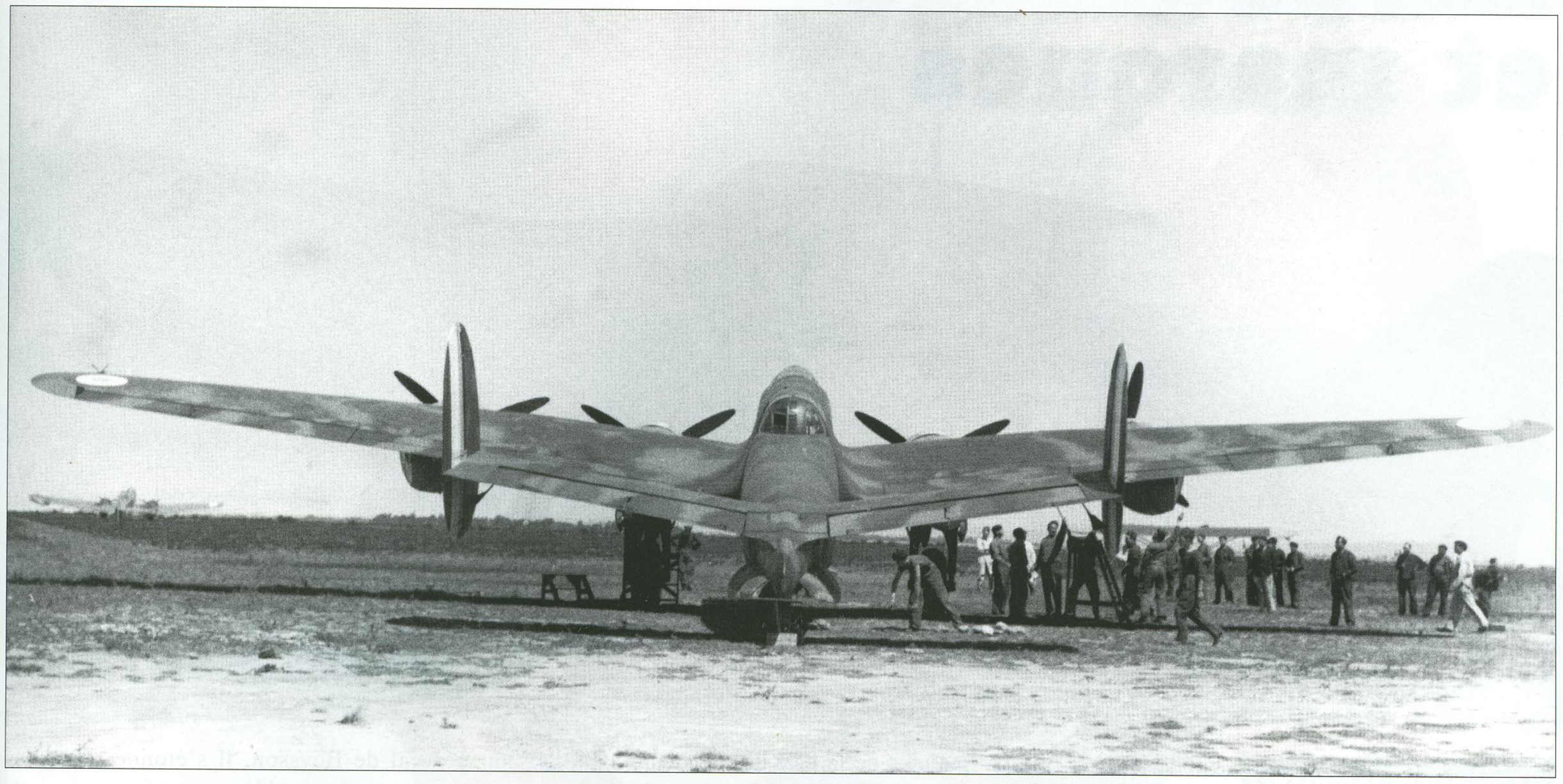
Dimensions
Envergure : 25,oo m - Longueur : 18,85 m - Hauteur : 6,1o m - Surface alaire : 88 m².

Poids
À vide : 11 390 kg - Total en charge : 18 068 kg.

Performances
Vitesse maximale (estimée) : 585 km/h à 6 000 m - Vitesse de croisière (estimée) : 380 km/h.
Distance franchissable avec une charge de bombes de 1 400 kg à 405 km/h (estimée) : 2 200 km.

Photographié à Istres, quelques jours avant sa tentative de vol, le CAO-700 révèle sous cet angle une certaine élégance dans ses lignes, tranchant nettement avec la forme de boîte à chaussures de ses prédecesseurs.
Les constructeurs français furent plus lents que la plupart de leurs homologues étrangers à appliquer les vertus de l'aérodynamique aux gros avions.



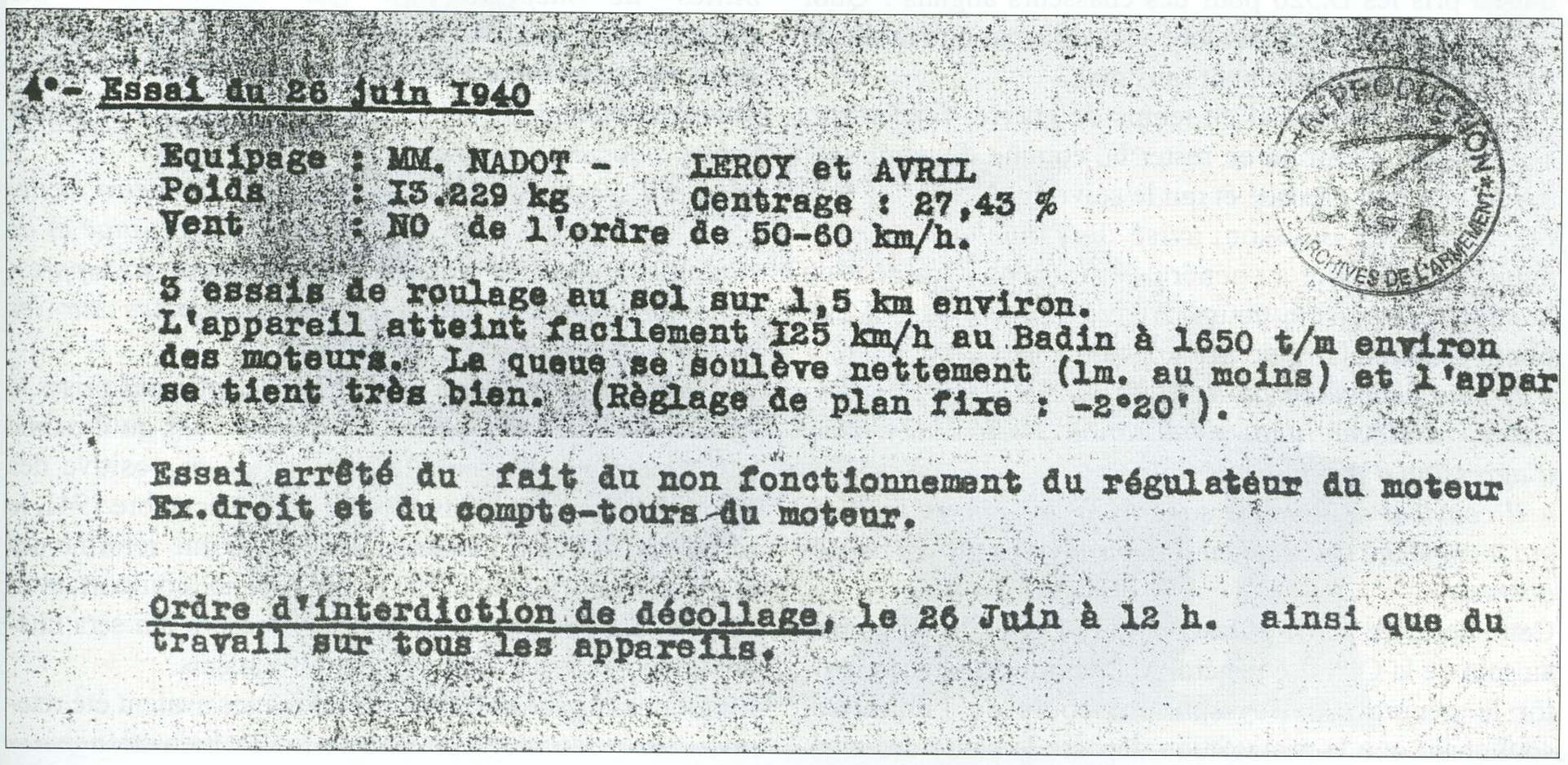


Le CAO-700 devait être armé défensivement d'un canon de 20 mm dans une tourelle dorsale électrique, ainsi que d'une mitrailleuse de 7,5 dans le nez et deux dans le poste de tir ventral maniées par le radio.

dont le CAO-720 qui n'était autre qu'une variante civile de transport du CAO-700 : « *nous avions toujours envisagé cette étude pour le temps de paix. Les caractéristiques de l'appareil s'y prêtent très bien, en faisant bien entendu un fuselage spécial* ». Ce quadrimoteur de transport rapide à haute altitude devait transporter 30 passagers et utiliser les ailes du CAO-710 désormais abandonnées en cours de fabrication (une bombe de 250 kg anglaise s'étant abattue le 25 août 1940 avait provoqué l'effondrement de la traverse en béton du bâtiment qui abritait le 710 en construction, détruisant le fuselage). Les moteurs de 1 600 ch furent remplacés par des 1 000 ch, moins lourds et plus économiques. La construction reprit donc à l'atelier prototype de Saint-Nazaire ainsi que l'étude du nouveau fuselage au bureau d'études. Cependant, cette initiative de la SNCAO avait été prise sans concertation et, sur ordre du secrétariat d'État à l'aviation, le CAO-720 fut définitivement abandonné en janvier 1941, alors qu'il était avancé à 50% de sa construction, pour laisser la place à l'assemblage d'Arado 196. Une variante maritime CAO-700M de défense et de protection des convois fut également étudiée en mars 1941, mais fut également abandonnée lors de la dissolution de la SNCAO [6].

Lors de l'invasion de la zone Sud par les forces de l'axe, en novembre 1942, les prototypes des CAO-600 et 700 furent évidemment saisis à Istres. La SNCASO (qui avait entre-temps absorbé la SNCAO) demanda la restitution de ces prototypes, au même titre que la SNCASE avait pu conserver les siens à Marignane. La commission italienne chargée de réquisitionner le matériel susceptible de servir l'effort de guerre demanda le transfert du bombardier quadrimoteur en Italie. Au mois de juillet, les Italiens rendirent à la SNCASO les divers prototypes saisis, à l'exception des CAO-600 et 700 dont le caractère purement militaire leur donnait le statut de prise de guerre. Les discussions se prolongèrent jusqu'en novembre 1943, mais le CAO-700, en partie démonté, resta immobilisé dans son hangar. Il fut finalement ferraillé sur place l'année suivante.

(6) La SNCAO fut liquidée durant l'année 1941 et ses activités redistribuées entre les autres sociétés nationales, en particulier la SNCASO, qui intégra l'essentiel des personnes et des usines.



4°- Essai du 26 juin 1940

Equipage : MM. NADOT - LEROY et AVRIL
Poids : 13.229 kg Centrage : 27,43 %
Vent : NO de l'ordre de 50-60 km/h.

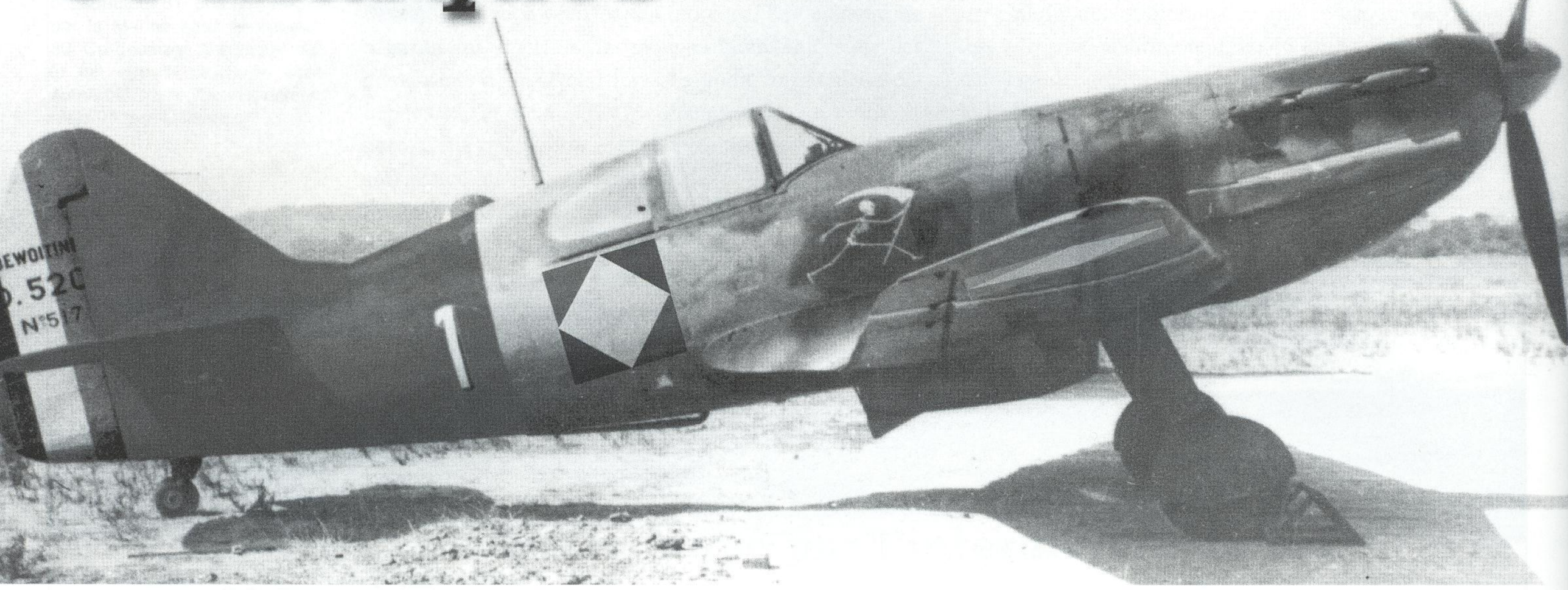
5 essais de roulage au sol sur 1,5 km environ.
L'appareil atteint facilement 125 km/h au Badin à 1650 t/m environ des moteurs. La queue se soulève nettement (1m. au moins) et l'appar se tient très bien. (Règlage de plan fixe : -2°20').

Essai arrêté du fait du non fonctionnement du régulateur du moteur Ex.droit et du compte-tours du moteur.

Ordre d'interdiction de décollage, le 26 Juin à 12 h. ainsi que du travail sur tous les appareils.

Le rapport dressé par la SNCAO ne laisse planer aucun doute quant à la date de la tentative du premier vol.

Barbouillage et marques



Christian-Jacques Ehrengardt

Fin 1941, à la suite de plaintes de la part des aviateurs italiens qui reprochent aux cocardes françaises de ressembler par trop aux cocardes anglaises, la commission italienne d'armistice (CIA) informe le secrétariat d'État à l'aviation de Vichy de son désir de voir le commandement français étudier la possibilité de modifier la forme de ses marques de nationalité.

Cette demande est formalisée et transmise le 11 novembre 1941 au général de Boysson, chef de la délégation française à la CIA, à Turin.

Elle est accompagnée de propositions de cinq nouvelles marques, au choix, quatre composées de carrés tricolores et une en forme de vagues virgules ou parenthèses.

Le moins que l'on puisse en dire est qu'elles ne soulèvent guère l'enthousiasme à Vichy... Considérée comme peu urgente, l'affaire est quasiment enterrée.

Toutefois, un incident va brutalement la remettre au goût du jour. Le 21 novembre 1941, à 7h45, une patrouille de Dewoitine 520 du GC II/7 en mission de couverture d'un convoi maritime au large du cap Bon (Tunisie) aperçoit deux avions non identifiés. La patrouille se rapproche à 500 mètres de distance, légèrement au-dessus, et reconnaît alors deux Savoia S.79 italiens. Se sont-ils approchés trop près, ont-ils eu une attitude équivoque, les Italiens ont-ils pris les D.520 pour des chasseurs anglais ? Quoi qu'il en soit, les Français sont accueillis par une rafale de mitrailleuse, heureusement sans mal.

Rien que de très banal en temps de guerre, finalement. Cet incident aurait pu en rester là, comme de nombreux autres qui l'ont précédé et qui le suivront. Mais...

Le général de Boysson, avisé de l'incident, se croit autorisé à adresser au général Matricardi, président de la sous-commission pour l'Aéronautique à la CIA, un phonogramme [*sic*] de protestation :

« *Je suis chargé en portant ces faits à votre connaissance, d'élever une protestation contre cet acte d'agression d'un équipage italien.*

« *Il convient de noter le sang-froid des pilotes français qui a empêché cet incident d'avoir de plus graves conséquences* ».

Cette dernière petite phrase va faire l'effet d'une bombe au sein de la CIA. Le général Matricardi convoque aussitôt le général de Boysson. Au cours de l'entretien, soulignant que la protestation dépasse le cadre des attributions du général de Boysson, il s'étonne « *que les personnes au courant des problèmes posés par la lutte aérienne, ne se rendent pas compte de la possibilité de faire des erreurs dans l'identification des avions* [...] ». Il aurait préféré que « *le fait soit signalé sans y ajouter de commentaires aussi graves...* ».

Le commandement de l'Aéronautique à Rome demande alors à ce que les Français prennent rapidement de nouvelles mesures pour permettre une identification plus rapide et plus efficace. La première suggérée est de peindre les avions... entièrement en rouge !

Dès le 23 novembre, soit quarante-huit heures après l'incident, la sous-commission pour l'Aéronautique à la CIA relance ses propositions de marquage pour les avions français chargés de la protection du trafic maritime. Si la couleur rouge est, cette fois, limitée à l'arrière du fuselage et à l'empennage horizontal, les Italiens ressortent leurs cocardes farfelues.

Aussitôt transmises au secrétariat d'État à l'aviation à Vichy, ces propositions sont tout aussi rapidement – et énergiquement – rejetées. Le général de Boysson est chargé de transmettre la réponse au général Matricardi, ce qu'il fait le 27 novembre dans les termes suivants :

« *C'est certainement l'intérêt de tous d'éviter des possibilités de méprises qui pourraient avoir des conséquences particulièrement graves. C'est pourquoi le gouvernement français est lui-même d'avis d'adopter, pour les avions français, un signe distinctif qui ne puisse prêter à aucune équivoque.*

« *Mais il pense que vous voudrez bien admettre facilement avec lui que pour des questions de prestige et de tradition, on ne peut envisager, en aucun cas, la suppression des cocardes aux couleurs françaises sur les avions* ».

Et le général de Boysson de rappeler les mesures prises le 24 juin 1941 (cf *Camouflage et Marques n° 1*), qu'il estime suffisantes à une identification rapide et positive des avions français. Toutefois, en date du 13 décembre 1941, le secrétariat d'État à l'aviation décidera d'une réforme des marques sur les avions basés en Tunisie, comportant la suppression de la cocarde de flanc, mesure qui sera ultérieurement étendue à tous les avions français.

En tout cas, si les propositions italiennes avaient été retenues, nos avions auraient eu un « look » bien étrange...

Une photo truquée montrant à quoi aurait ressemblé un D.520 si les propositions italiennes avaient été retenues.
On ignore, toutefois, si les bandes tricolores de gouvernail devaient être supprimées ou non.

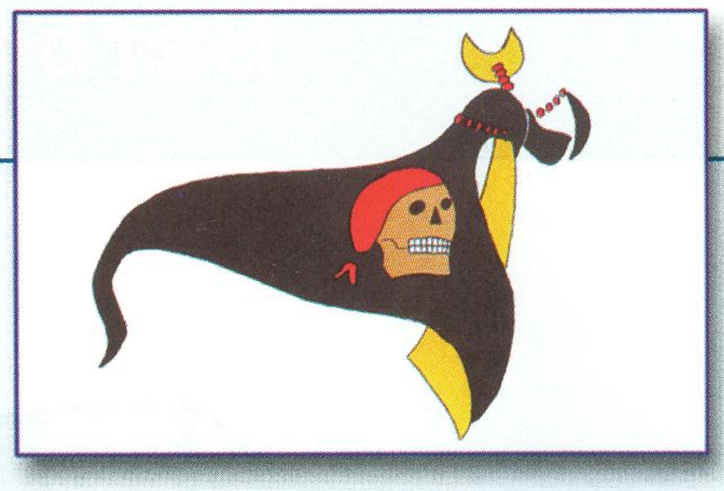
Barbouillage et marques

Dewoitine D.520 n° 347
Lieutenant Gabriel Gauthier
GC II/7 3ème escadrille
Sidi-Ahmed (Tunisie), décembre 1941.

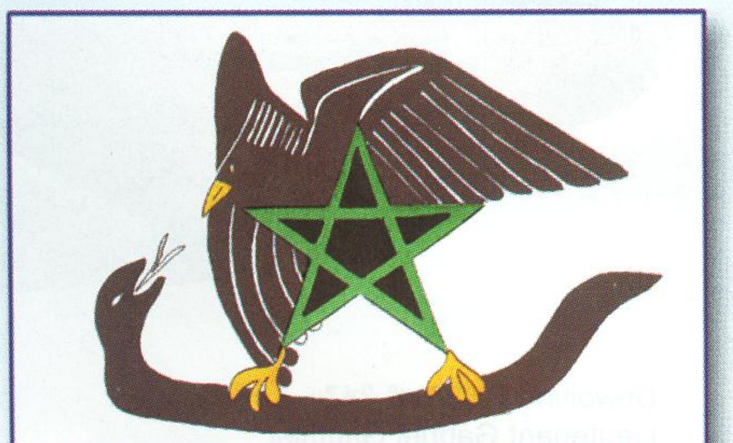
Ces deux vues illustrent l'une des combinaisons proposées par la commission italienne d'armistice.
En bas de page, les nouvelles cocardes françaises telles qu'elles avaient été imaginées par les Italiens. On remarquera que leur forme se rapprochait des marques de nationalité des pays de l'Axe.
On ignore si les cocardes d'aile devaient être identiques ou si, comme les bandes tricolores, celle de gauche devait être retournée pour présenter le carré supérieur bleu à l'intérieur.

© P-A. Tilley - 2001

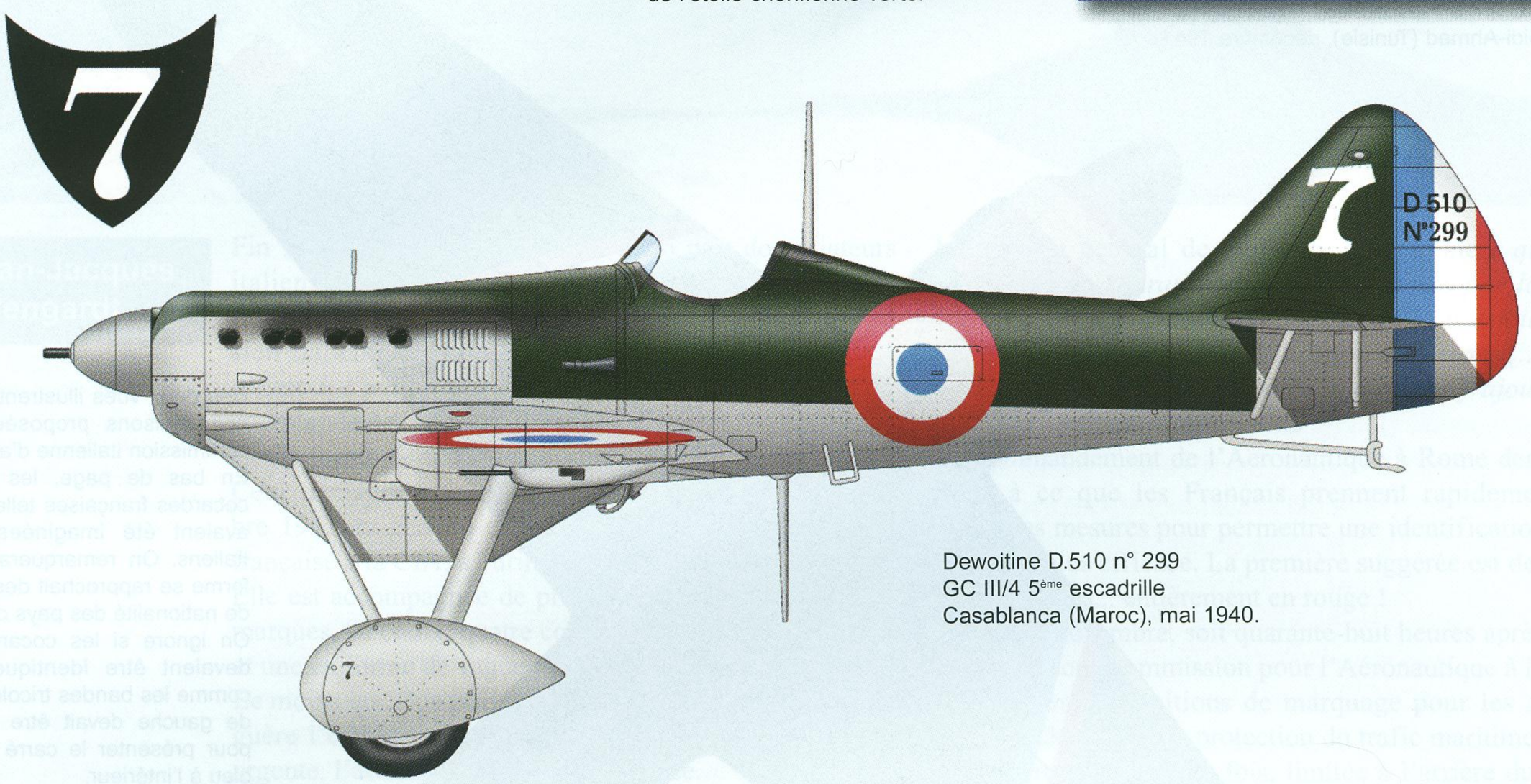
Chasse française



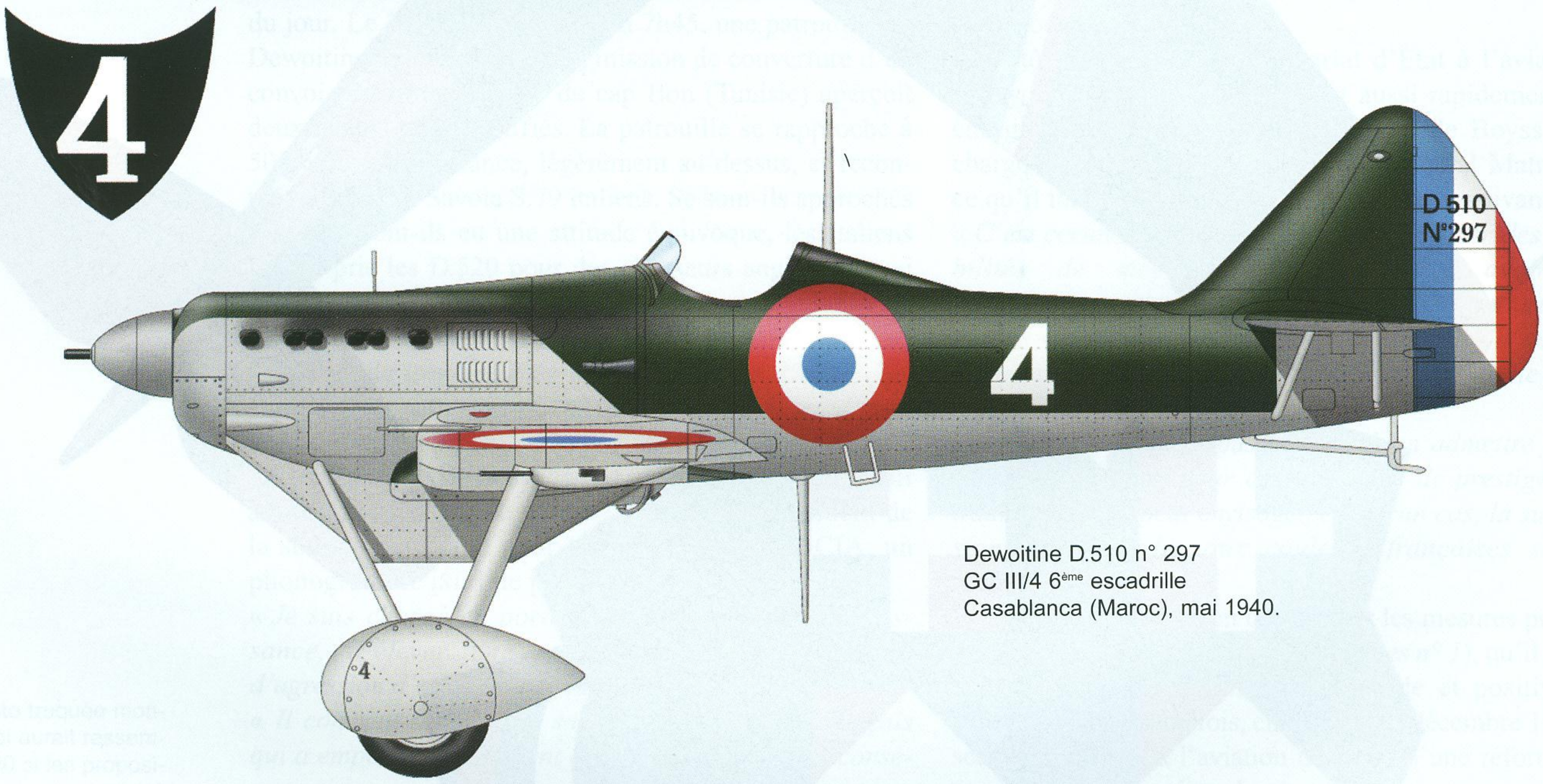
GC III/4 5ème escadrille
Ancien insigne de l'ERC 571
Tête de mort coiffée d'un foulard rouge sur un étendard noir soutenu par un cimeterre.



GC III/4 6ème escadrille
Ancien insigne de l'ERC 573
Serpentaire monté sur un serpent frappé de l'étoile chérifienne verte.



Dewoitine D.510 n° 299
GC III/4 5ème escadrille
Casablanca (Maroc), mai 1940.



Dewoitine D.510 n° 297
GC III/4 6ème escadrille
Casablanca (Maroc), mai 1940.

© P-A. Tilley - 2001

La chasse française 1939 - 1945 (17)

Le GC III/4

Par décision DMAM 1340 du 27 avril 1940, le GC III/4 est créé en date du 15 mai 1940 sur la base de Casablanca par fusion des ERC (escadrilles de chasse régionale) 571 et 573. Cette décision vise à renforcer la défense aérienne du territoire en Afrique du Nord.

L'ERC 571 a été formée le 1er mai 1937 à Alger avec deux, puis bientôt six, Nieuport-Delage 622, placés sous les ordres du capitaine Davy. Fin novembre 1939, l'escadrille est transformée sur Dewoitine 510.

De son côté, l'ERC 573 ne voit le jour que le 1er janvier 1938, sous les ordres du capitaine Henriet à Rabat. Aussi mal lotie, elle dispose aussi de six Nieuport-Delage 622. Le 5 août 1939, elle est « renforcée » par deux Blériot-SPAD 510, avant de gagner Casablanca. Le 24 novembre, cinq Dewoitine D.510 sont convoyés de Bizerte à Casablanca. Les Ni-D.622 sont reversés au dépôt d'Oran fin janvier 1940. Le 29 février 1940, l'ERC 573 aligne 8 D.510.

Les deux escadrilles fusionnent à la mi-mai 1940 pour donner naissance au GC III/4, temporairement confié au capitaine Davy, dans l'attente de l'arrivée du capitaine de Place. Le groupe s'installe alors sur le terrain de Casablanca, avant de déménager pour Mansouriah (près de Casablanca) lors de la déclaration de guerre de l'Italie.

Après l'armistice, le groupe se dépouille de ses avions : trois D.510 sont convoyés à Meknès le 27 juillet et les six derniers deux jours plus tard. Au cours du premier convoyage, le sergent Cermolacce capote et détruit son appareil à l'atterrissage, heureusement sans mal pour lui. Le personnel, sans avion, se rend ensuite à Casablanca pour la cérémonie de dissolution du groupe.

L'existence éphémère de cette unité, équipée en matériel de seconde catégorie, n'a évidemment pas été propice à de glorieux faits d'armes, en dépit de la motivation et de la qualité de la plupart de ses pilotes.

À l'exception de l'interception d'un hydravion espagnol pendant la « Drôle de Guerre » et de la vaine poursuite d'un trimoteur italien le 17 juin, il ne s'est pas passé grand chose.

Le GC III/4

MATÉRIEL

Nieuport-Delage 622		- 01.40
Blériot-SPAD 510	08.39	- 11.39
Dewoitine 510	11.39	-

ÉTAT-MAJOR

Commandant de groupe

Cne Davy (pi)	15.05.40 - 12.06.40
Cne de Place	13.06.40 -

Commandant 1ère escadrille (ERC 571)

Cne Davy	01.05.37 - 14.05.40
S/Lt Avon (pi)	15.05.40 - 13.06.40
Cne Davy	14.06.40 -

Commandant 2ème escadrille (ERC 573)

Cne Henriet	01.01.38 - 21.12.39
Cne de Puistienne	22.12.39 - 03.07.40
Lt Cottin	04.07.40 -

VICTOIRES

aucune

PERTES À L'ENNEMI

aucune

TERRAINS

ERC 571

01.05.37	Alger-Maison Blanche
17.05.40	Casablanca

ERC 573

01.01.38	Rabat
23.08.39	Casablanca
29.02.40	Rabat
15.05.40	Casablanca

GC III/4

15.05.40	Casablanca
10.06.40	Mansouriah
27.07.40	Meknès
25.08.40	Dissolution (Casablanca)

En haut :
le D. 510 n° 299 du GC III/4 sur le terrain désolé de Mansouriah, en juin 1940. (SHAA)

Ci-dessus :
une photo assez rare montrant un MS.230 portant l'insigne de l'ERC 571, avec à son bord le pilote tchèque Josef Prihoda. (Archives Aéro-Journal)

À la chasse aux machines à laver

John Stanaway

LE PREMIER ESCADRON de chasse de nuit de l'US Marine Corps, le VMF(N)-531 possède plusieurs particularités. D'abord, il est équipé de Lockheed PV-1 Ventura, un appareil qui n'est pas particulièrement reconnu pour ses qualités de chasseur de nuit; ensuite, envoyé dans un secteur où l'activité nocturne de l'aviation japonaise est quasiment nulle, il parvient à remporter douze victoires confirmées.

L'US Marine Corps ne s'est jamais vraiment intéressé à la chasse de nuit. Cependant, en haut lieu, sa nécessité devient vite apparente dans le but de protéger et d'appuyer les têtes de pont. En 1942, quand arrive l'ordre d'établir une force de chasse de nuit, les Marines sont accaparés par d'autres problèmes plus urgents, comme la recherche de barges de débarquement, de moyens de transport rapides et efficaces ou d'avions d'appui au sol. Néanmoins, la mise en place d'un système de chasse de nuit est poursuivie. Le 16 novembre 1942 est créée la première unité dédiée, le VMF(N)-531, basée à Cherry Point (Caroline du Nord) sous les ordres du *Lieutenant-Colonel* H. Schwalbe. À l'origine, cet escadron dispose de deux avions d'entraînement SNJ Texan et de quatre... bombardiers en piqué SB2A Buccaneer.

Le choix de son équipement opérationnel est pour le moins surprenant. En effet, l'état-major de l'USMC opte pour le Lockheed PV-1 Ventura, plus reconnu pour ses qualités de patrouilleur maritime. L'état-major a orienté son choix vers un bimoteur, seul type d'appareil susceptible d'accomoder l'équipement radar, les systèmes de communication et l'armement. Le Ventura, qui est alors en cours de production, semble offrir un bon compromis entre les peformances d'un monomoteur et la capacité d'emport d'un multimoteur.

Le VMF(N)-531 reçoit son premier Ventura à la mi-février 1943. Son personnel, qui compte une cinquantaine de navigants et une douzaine d'opérateurs radar au sol, s'attelle à la difficile tâche de former une unité de chasse de nuit performante avec du matériel en quantité limitée et souvent dépassé, sans formation préalable ni aide extérieure.

Parmi les engagés présents à Cherry Point se trouve un jeune homme de 21 ans, Edward H. Benintende, qui a passé les derniers mois de l'année 1942 à se familiariser avec la complexité des liaisons radio à bord de patrouilleurs maritimes. Après un stage à Norfolk, il est promu caporal début 1943. Il doit également apprendre les rudiments du radar et du tir aérien avant d'être affecté à l'escadron en juin 1943. Ce sont ses souvenirs qu'il va maintenant nous livrer.

En formation

« *Toutes les bonnes choses ont une fin et, le 11 juin 1943, je me suis présenté à l'état-major du* Marine Aircraft Group *53 à Cherry Point (Caroline du Nord). Nous avons passé deux semaines à l'hôtel Cavalier, à Virginia Beach, pour apprendre à nous servir d'un radar. À cette époque, le radar était une chose si secrète que nous n'avions pas le droit de quitter l'hôtel. Nous dormions à l'hôtel et prenions nos repas au restaurant. Comparé à une base militaire, c'était plutôt chouette.*

« *Je n'avais aucune idée de ce que je faisais là jusqu'à ce que l'instructeur nous parle de l'utilisation d'un radar d'interception aéroporté. Il avait une portée de seulement 3,5 km. On s'entraînait sur une maquette disposée dans un hangar où ils rangeaient les avions. Ça a duré deux semaines et on a même volé à bord d'un PBY pour manipuler un radar de recherche de cibles terrestres; il était lent mais facile à utiliser. On s'est aussi entraîné au tir aérien dans ces mêmes PBY. Il fallait tirer avec une mitrailleuse de 12,7, beaucoup plus lourde que les 7,7, sur des manches en tissu remorquées par des SNJ. La vibration était terrible.* »

Les progrès sont très lents et, au milieu de l'année 1943, Schwalbe est terriblement déçu par les résultats. La plupart des équipements sont inadaptés ou tombent en panne, ce qui ne permet pas aux jeunes « bleus » de beaucoup progresser dans leur apprentissage. Ils n'en persévèrent pas moins et Benintende fait enfin son premier vol à bord d'un Ventura.

« Chloe », le PV-1 n° 53 du VMF(N)-531, début 1944 à Vella Lavella. Cet appareil fut parmi les cinq derniers à rentrer à Hawai en juillet 1944. (National Archives, via Bill Scarborough)

Ventura

« *Le 12 juillet 1943, je fis mon premier vol dans un PV-1 Ventura de chasse de nuit. Le pilote, qui était aussi en formation, était le* Lieutenant *Robert Baumgartner et le copilote, qui était l'instructeur, était le* Lieutenant-Colonel *Hutchinson*. [Hutchinson] *avait appris les techniques de combat de nuit en Angleterre avec la RAF. Le* Sergeant *Flock, qui m'avait enseigné la technique du radar, avait aussi été formé en Angleterre. Le vol a duré 2 heures et quand on a atterri, j'ai eu l'impression que je revenais de la lune. Comme il y avait beaucoup d'équipages à former, j'ai peu volé : trois fois en juillet, trois fois en août et quatre fois en septembre.*

« *C'est début octobre que les équipages ont été composés définitivement. Mon pilote était le* 1st Lieutenant *Marvin E. Notestine, un très bon pilote, probablement le meilleur du groupe. Le mitrailleur supérieur était le* Corporal *Walter Kinn de l'Ohio.*[...] *En octobre, les vols d'entraînement sont passés à huit, au lieu des trois ou quatre les mois précédents. Cependant, seuls deux sur les huit ont été réalisés la nuit. En novembre et en décembre, on a surtout volé de nuit et notre entraînement progressait bien. On était devenu des champions à l'interception des avions-cibles par le secteur arrière.* »

En opérations

L'escadron part pour le Pacifique en août 1943 et ses six Ventura se posent à Espiritu Santo le 25. Quelques missions sont effectuées dans le secteur des Nouvelles-Hébrides. Les vétérans se demandent quelle idée a poussé l'USMC à transformer des bombardiers en chasseurs de nuit pour les envoyer dans un coin où la menace d'un raid aérien japonais est faible – surtout de nuit.

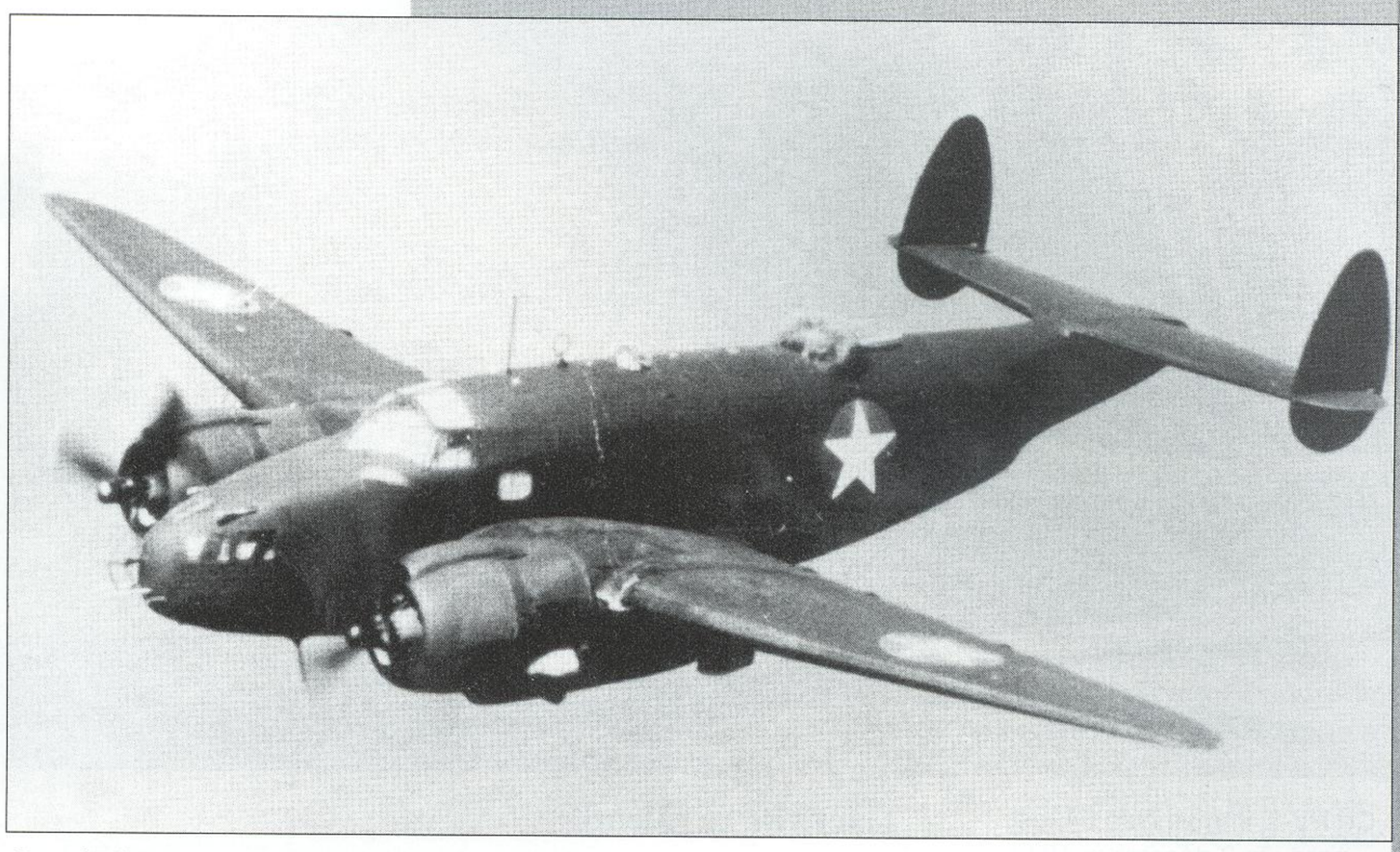
Le 11 septembre 1943, l'escadron s'établit sur l'île de Banika, dans les Russell. Les perspectives de combats aériens s'évanouissent rapidement quand les équipages du VMF(N)-531 découvrent que l'action de l'aviation japonaise se limite à des vols de nuisance entrepris par quelques vieilles trapanelles. La perte de quelques heures de sommeil est le seul vrai danger que font peser ces *washing-machine Charlies* (Charlie-la-Machine-à-Laver) !

Cependant, d'autres dangers guétent les équipages, comme le prouve la disparition du Ventura piloté par le *Lieutenant* Mason dans la nuit du 16 septembre. Un autre Ventura est détruit lorsqu'un F4U lui découpe le fuselage avec son hélice au roulage.

Premières victoires

La première victoire de l'unité est obtenue à 4h20 du matin le 13 november 1943. L'équipage du *Captain* Duane Jenkins (*Sergeant* Thomas Glennon, mitrailleur, et *Sergeant* Stout, opérateur radar) abat un « Betty » à environ 80 km de Torokina Point (Bougainville). Jenkins pilote également le Ventura qui revendique la seconde victoire de l'escadron, un avion non identifié, le 3 décembre, vers minuit.

Ces deux victoires sont remportées grâce à l'aide de « Horse Base », le nom de code adopté par le contrôle de la *Task Force* mouillant au large de Bougainville. Le *Lieutenant-Colonel* « Iron John » Harshberger est le premier pilote à obtenir une victoire avec l'assistance d'un système de contrôle terrestre; c'est sans aucun doute également la première victoire de l'USMC remportée de cette manière.



Le tout premier PV-1 de chasse de nuit livré au VMF(N)-531 à Cherry Point (Caroline du Nord), début 1943. (Herbert Price)

Sa victime est un hydravion « Jake » qui tombe près de Bougainville dans la nuit du 6 décembre 1943.

En tout, l'unité est créditée de douze victoires au cours de son tour d'opérations, entre fin 1943 et mi-1944. Par chance, les Japonais volent généralement en dessous de 7 500 mètres, ce qui permet aux Ventura de les intercepter à une altitude avantageuse, entre 2 000 et 4 000 mètres. Harshberger et Schwalbe sont associés à la destruction de quatre avions japonais chacun.

Benintende s'en-va-t-en-guerre

La deuxième section de six Ventura, à laquelle Ed Benintende est attaché, commence sa transhumance vers le Pacifique début décembre 1943. Après un long voyage à travers le Pacifique, partie à bord du porte-avions *White Plains*, partie par leurs propres moyens, les appareils se posent à Rennard Field, sur l'île de Banika, le 28 janvier 1944.

« *Ce fut à Rennard Field que nous avons retrouvé les douze autres appareils de l'escadron et pour la première fois, les 18 appareils du VMF(N)-531 étaient réunis. Nous avions effectué 23 heures et 18 minutes de vol depuis Hawai et j'étais soulagé que tout se soit bien passé* ».

Entre le 21 et le 29 mars 1944, Benintende effectua trois missions de guerre et il nous livre ses impressions :

« *25 mars 1944 - 3h06 au-dessus de l'île de Treasury depuis notre base à Vella Lavella. Nous avons eu un contact radar, mais le signal fut si bref que je n'ai pas eu le temps de le repérer.*

« *Les autres jours, nous avons patrouillé entre les îles, neuf vols en tout en sept jours, dont trois missions de guerre. J'ai eu beaucoup de mal à m'habituer à la nourriture que nous préparaient les Néo-Zélandais. Ce fut une sale manière de se mettre à la diète.*

« *Le 22 mars, je n'ai pas volé, mais le 21 mars j'ai effectué une mission de guerre. Il y avait deux autres appareils en patrouille cette nuit-là. Tout s'est bien passé au début, puis les deux autres appareils ont changé de position dans la formation. L'ailier droit devait passer sous la formation et prendre la place de l'ailier gauche. Nous avons initié la première manœuvre et nous nous sommes retrouvés à l'aile gauche. L'ailier droit a effectué la même manœuvre, mais il est remonté trop vite et a percuté l'avion du centre. Les deux appareils sont tombés en mer. C'est arrivé entre l'île de Treasury et Vella Lavella, au nord des Salomon.*

Ventura

Ce PV-1, immatriculé 54, est perdu le 3 décembre 1943 avec à son bord l'équipage du *Captain* D.R. Jenkins, quelques minutes après avoir remporté sa seconde victoire confirmée. (Herbert Price)

L'activité se ralentit

Les premiers mois de l'année 1944 sont marqués par un ralentissement de l'activité aérienne autour des Salomon, surtout de nuit. Rabaul a virtuellement cessé d'exister comme grande base aérienne japonaise dans le Sud-Ouest Pacifique et les offensives alliées écrasent toute opposition dans le secteur. Il ne reste plus grand chose à se mettre sous la dent pour les aviateurs alliés de la Nouvelle-Guinée à la Nouvelle-Irlande.

Toutefois, le VMF(N)-531 trouve le moyen de remporter quelques succès dans les Salomon. Le *Lieutenant-Colonel* Schwalbe abat un « Betty » peu après 21 heures le 5 février, au large de Torokina Point. Le *Lieutenant-Colonel* Harshberger revendique un autre intrus dans le même secteur cinq jours plus tard. À la mi-mars, le score de l'escadron s'élève à 11 « Betty » et « Jake » et 1 « Kate ».

Le journal de Benintende reflète l'apparent ralentissement de l'activité :

« *Ma mission la plus importante de la période s'est déroulée le 29 avril, une patrouille de 5 heures 6 minutes au-dessus de Buka, au nord de Bougainville. Nous sommes rentrés à Vella Lavella. Il n'y a pas eu de contact radar. Il y a eu une autre patrouille de 5 heures le 2 mai. Nous faisions alors une moyenne de 2 à 3 patrouilles par semaine et si le nombre de sorties était si faible, c'était à coup sûr en raison de la diminution de l'activité aérienne japonaise. Mais, les choses devaient se corser dans le courant du mois de mai.* »

Dernière victoire

Et en effet, l'équipage auquel appartient Ed Benintende va revendiquer la dernière victoire homologuée au VMF(N)-531. Vers 4h30, au petit matin du 11 mai, son PV-1 accroche un E13A « Jake » sur la côte ouest de île de Matupi :

« *On a décollé dans la soirée du 10 mai dans un autre PV-1, pas le nôtre qui était alors probablement en révision. À 3h20, on a aperçu des tirs de DCA provenant d'une vedette, mais on n'a rien trouvé quand on s'est approchés. Un peu plus tard, on a repéré un avion japonais en train de se poser à Simpson Harbor (Rabaul) et on a manœuvré pour se retrouver dans le sillage d'un hydravion « Jake ». Il a allumé ses feux de position et on a piqué sur lui. Le pilote a tiré une rafale de 35 balles de chacune de ses six mitrailleuses et il a touché la cible d'une manière impeccable. Il a explosé et on est passé à travers une boule de feu. On a continué au ras de l'eau pour éviter la DCA japonaise. Ils ont tiré de puissantes fusées éclairantes qui ont illuminé le ciel et ont ouvert le feu sur nous, heureusement sans nous toucher.*

« *On est restés sur zone jusqu'au lever du soleil, mais pour éviter la DCA, on a dû s'éloigner de Rabaul (de sorte qu'on n'a pas vu le résultat de notre attaque). On a patrouillé si longtemps (7 heures et demie) que les mécaniciens ont pensé que nous ne reviendrions plus. Mais, on est revenus, terriblement excités par notre victoire.* »

Un bilan très honorable

Entre mars et mai 1944, l'USMC n'a homologué que six victoires aériennes, en plus des sept du VMF(N)-531. Schwalbe et Harshberger ont été impliqués dans quatre victoires et Duane Jenkins a été crédité de deux. Dix Ventura ont été perdus entre décembre 1943 et le 7 avril 1944, tous en opérations, mais aucun du fait de l'ennemi. Un onzième appareil a été perdu lors d'un convoyage en août. Fait rare, le VMF(N)-531 a utilisé les mêmes avions pour l'entraînement et les missions de guerre, ce qui explique que la plupart des pertes ont été causées par la fatigue des cellules et des moteurs.

La ligne de front ayant progressivement migré vers le nord, en mai 1944, la présence de chasseurs de nuit dans les Salomon ne se justifie plus. Il est alors décidé de relever le VMF(N)-531 et, le 15 mai, Ed Benintende a droit à une permission en Australie. L'escadron est retiré de la première ligne en juillet. Début août, les cinq derniers Ventura et leurs équipages retournent à Ewa Field (Hawai). L'unité revient à Cherry Point où elle est dissoute en septembre. Elle sera recréée à Eagle Mountain Lake, près de Fort Worth au Texas, un mois plus tard et sera équipée en Grumman F7F Tigercat.

Le PV-1 Ventura n'avait jamais été conçu pour la chasse de nuit, mais au vu de ses états de service au sein du VMF(N)-531, cet appareil se révéla une machine tout à fait performante.

Les victoires du VMF(N)-513

13.11.43	04h20	Cpt D.R. Jenkins	Betty
03.12.43	22h11	Cpt D.R. Jenkins	non-ident.
06.12.43	04h00	Maj J.D. Harshberger Sgt W.E. Tiedeman	Jake
12.01.44	22h05	Sgt W.J. Fletcher Col. F.H. Schwalbe	Kate ou Hamp
05.02.44	21h08	Sgt W.J. Fletcher Col. F.H. Schwalbe	Betty
10.02.44	03h54	Lt-Col. J.D. Harshberger Sgt W.E. Tiedeman	Betty
15.02.44	05h05	Sgt W.J. Fletcher Col. F.H. Schwalbe	Jake
17.02.44	02h10	Sgt W.J. Fletcher Col. F.H. Schwalbe	Jake
17.02.44	03h30	1st/Lt J.M. Plunkett	Jake
19.02.44	21h45	Lt-Col. J.D. Harshberger Sgt W.E. Tiedeman	Jake
14.03.44	02h14	Lt-Col. J.D. Harshberger Sgt W.E. Tiedeman	Hydr. à flotteurs
11.05.44	04h37	1st/Lt M.E. Notestine	Jake

Source : Frank Olynyk.

À noter que certaines victoires sont partagées entre le pilote et son opérateur radar, chacun recevant le crédit d'une demi-victoire confirmée.

REÇU 5 SUR 5

La fin de Jacques Joubard

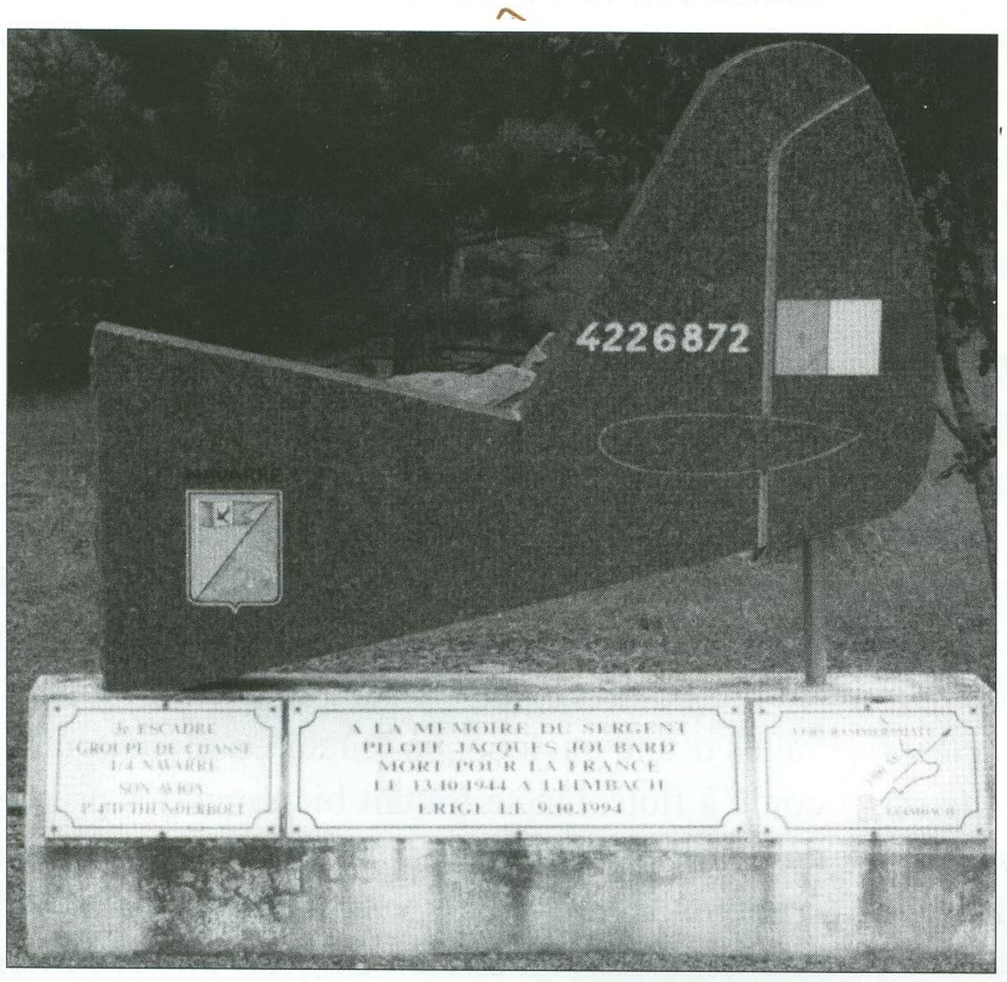
Dans le n° 15, vous faites état des pertes à l'ennemi du GC 1/4 *Navarre*. Il existe près de chez moi, à Leimbach, un monument érigé à la mémoire de Jacques Joubard, sergent pilote, mort le 13 octobre 1944. Par curiosité, j'ai effectué des recherches dont voici les résultats. Ce travail a été grandement facilité par le fait qu'au moment de l'inauguration du mémorial, la société d'histoire et d'archéologie de Leimbach avait recueilli un grand nombre d'informations et ce, en collaboration avec l'association des amis de l'histoire de l'aviation en Alsace.

Jacques Joubart n'est pas mort des suites d'un accident au Thillot (Vosges), mais bien en mission après le crash de son P-47 sur les hauteurs du village de Leimbach (Haut-Rhin).

Résumons : la patrouille commandée par le lieutenant Allard attaque un convoi sur la route nationale près du village de Lachapelle. La *flak* ouvre le feu et touche le P-47 du sergent Joubard. Celui-ci va s'écraser sur le flanc de la montagne à l'ouest du village de Leimbach et explose au contact du sol. En fin d'après-midi, le secteur est bouclé par la Wehrmacht. Le lendemain, quelques courageux habitants de Leimbach portèrent en terre les restes du malheureux pilote.

Je joins une photo du mémorial érigé en 1994 au cimetière de Leimbach.

A. Grunenwald (Thann, Haut-Rhin)



Il y a une anomalie dans le numéro de série du P-47, tel qu'il est reproduit sur la stèle. En effet, il est vraisemblable qu'il s'agisse du 42-26872 (un P-47D-27-RE, modèle dont le GC 1/4 a effectivement été doté) et non du 44-226872, un numéro qui n'a jamais existé.

Cabinet Militaire
Vichy, le 10 octobre 1942

Note pour
la direction de l'Aéronautique civile

Objet : Convoyage de Dakar à Marseille de l'avion Armstrong

Le cabinet militaire a l'honneur d'attirer l'attention de la direction de l'Aéronautique civile sur les faits suivants :

- le 1er octobre 1942, sur l'initiative d'Air France, un message était envoyé aux commissions d'armistice pour obtenir l'autorisation de convoyage de Dakar à Marseille de l'avion Armstrong, suivant les horaires des lignes régulières (comportant la traversée de la Méditerranée de jour).

- le 5 octobre au matin, sur l'insistance d'Air France, qui préférait ne pas garder trop longtemps l'appareil, chargé de vivres pour le Secours national, dans les hangars d'Alger (où l'appareil était arrivé aux dires de cette compagnie), un message était à nouveau envoyé à Wiesbaden et Turin pour modifier le précédent et demander l'autorisation d'effectuer la traversée de la Méditerranée dans la nuit du 5 au 6 octobre.

Dans l'après-midi de ce même jour, Air-France annonçait que l'appareil se trouvait encore à Casablanca et que la traversée ne pourrait avoir lieu dans la nuit prévue, mais seulement au cours de la nuit sauivante.

Le cabinet militaire, après liaison téléphonique avec Wiesbaden et Turin, obtenait l'autorisation de convoyage pour la nuit du 6 au 7 ou du 7 au 8.

- Le 6 octobre au matin, sur demande du cabinet militaire, la compagnie Air-France précisait que l'appareil se trouvait enfin à Alger et que le convoyage aurait lieu dans la nuit du 6 au 7 octobre, avec départ d'Alger à 3h00 GMT. Aucun message ne fut cependant envoyé à Wiesbaden ou Turin.

À 11 heures, ce même jour, Air-France annonce que l'appareil se trouvait toujours à Casablanca (!) et aucune date ne pouvait être fixée pour la traversée de la Méditerranée. La dernière possibilité offerte était la traversée dans la nuit du 7 au 8.

La direction de l'Aéronautique civile réussissait, dans l'après-midi de ce même jour, à obtenir les précisions suivantes :

- le retard de l'appareil était dû à ce que l'équipage n'avait pas celui-ci en main;
- étant donné cet inconvénient, Air-France envisageait une traversée de jour.

De toute façon, des renseignements précis seraient demandés à Alger, une fois l'appareil arrivé à cette escale, et une nouvelle demande serait faite auprès des commissions d'armistice pour indiquer avec sûreté la date et les conditions de la traversée.

- Le 8 octobre au matin, Air-France annonçait que l'appareil se trouvait à Alger, sans pouvoir indiquer de nouvelles précisions quant à la traversée.

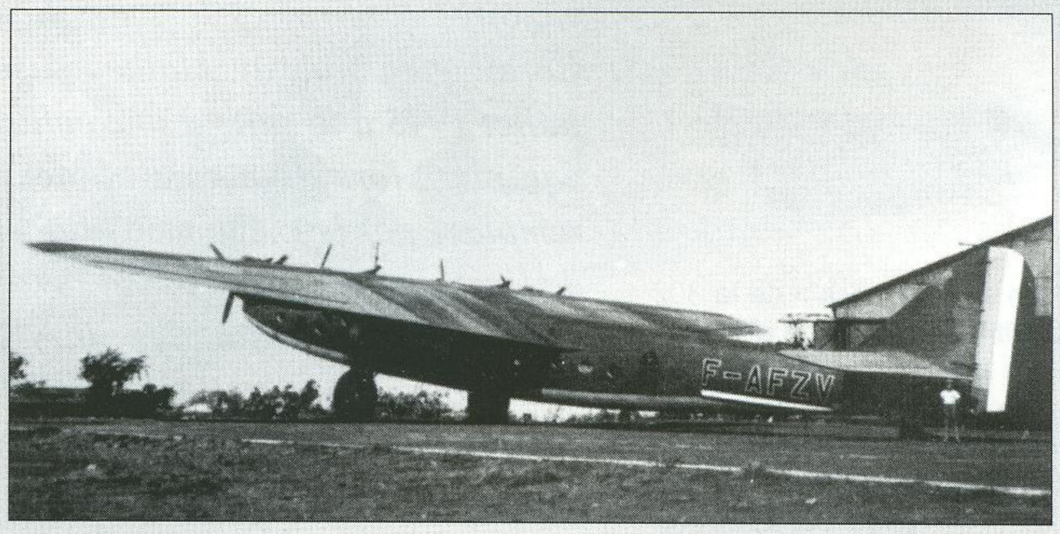
Dans l'après-midi, cette compagnie faisait connaître finalement que l'appareil avait effectué la traversée de jour et était arrivé à Marseille à 11h00 ce même jour.

- Le cabinet militaire, qui a déjà exprimé verbalement à la direction de l'Aéronautique civile sa surprise devant l'incohérence des dispositions prises par la compagnie Air-France pour l'exécution de ce voyage, ne peut manquer de relever dans les faits relatés ci-dessus la légèreté avec laquelle la compagnie Air-France traite certaines questions dépendant d'une décision des commissions d'armistice ainsi que l'indépendance dont elle a fait preuve, notamment pour la traversée de la Méditerranée, attitude qui est susceptible de provoquer les plus désagréables réactions au détriment de nos services aériens.

Le cabinet militaire serait très obligé à la direction de l'Aéronautique civile de vouloir bien attirer expressément l'attention de la compagnie Air-France sur l'importance qu'il convient d'attacher aux questions relevant des commissions d'armistice ainsi que sur les règles et précautions élémentaires qui doivent être rigoureusement observées à leur sujet.

Pour le colonel, chef du cabinet militaire
P.O. le colonel Tapie, chef adjoint

Document et photo transmis par Philippe Ricco.
Photo, collection L. Morareau.



Un combat trop loin

Steve Blake
Henry Sakaida

C'EST À L'ESCADRILLE VF-88 de l'US Navy qu'échoit le triste honneur d'engager le dernier combat tournoyant de la Seconde Guerre mondiale. Un honneur dont elle se serait volontiers passé, car quatre de ses pilotes y ont laissé la vie. Cruelle ironie du sort, ils sont descendus quelques minutes après *l'annonce de la cessation des hostilités.*

Le 15 août 1945, le Japon capitule. Le monde entier pousse un soupir de soulagement. Cette terrible guerre, qui a commencé presque six ans jour pour jour plus tôt, est enfin terminée. Partout, ce ne sont que scènes de liesse populaire et débordements de joie. Partout, ou presque, car pour certains aviateurs, le jour de la victoire a comme un arrière-goût amer.

Rencontres sporadiques

*Les aviateurs en question appartiennent à l'*Air Group *88 de l'US Navy, embarqué depuis le 16 juin 1945 à bord du porte-avions* Yorktown. *Ce groupe se compose des escadrilles VF-88 (F6F-5 Hellcat), VBF-88 (FG-1D Corsair), VB-88 (SB2C Helldiver) et VT-88 (TBM Avenger).*

La VF-88 est alors placée sous les ordres du Lieutenant-Commander *Richard G. Crommelin, dont les quatre autres frères servent également dans la même arme. Richard a piloté des F4F Wildcat à bord du premier* Yorktown, *coulé à Midway en juin 1942. Ancien membre des VF-42 et VF-3, il a remporté 3,5 victoires confirmées lors des batailles de la mer de Corail et de Midway. Malheureusement, il se tue le 14 juillet 1945 à la suite d'une collision avec l'un de ses équipiers lors d'un raid au-dessus du Japon. Il est remplacé par le* Lieutenant *Malcolm W. Cagle à la tête de l'escadrille.*

*Arrivé après la fin des durs combats au-dessus d'Okinawa, fin juin, l'*Air Group *88 n'a que peu d'occasions d'engager l'aviation japonaise. En effet, celle-ci se réserve pour le prévisible débarquement américain dans les îles du Japon. Le groupe doit attendre le 24 juillet pour engranger ses deux premières victoires : un « Jack » abattu par Cagle et un « Oscar » revendiqué dans la soirée par la VBF-88 (*Lieutenant *G.C. Hennesy).*

*Le palmarès de l'AG 88 s'étoffe lentement au fil des rencontres sporadiques au large des côtes du Japon. Le 8 août, un pilote de Corsair (*Lieutenant *J.V. Rowney) descend un « Dinah » de reconnaissance. Le lendemain, la VF-88 revendique deux bombardiers « Grace », auxquels s'ajoute un chasseur de nuit de type « Irving » le 13 août.*

Maurice Proctor, dit Maury, raconte la manière dont il a vécu les derniers jours de la guerre du Pacifique en compagnie de ses camarades de la VF-88.

Un pilote tué par jour

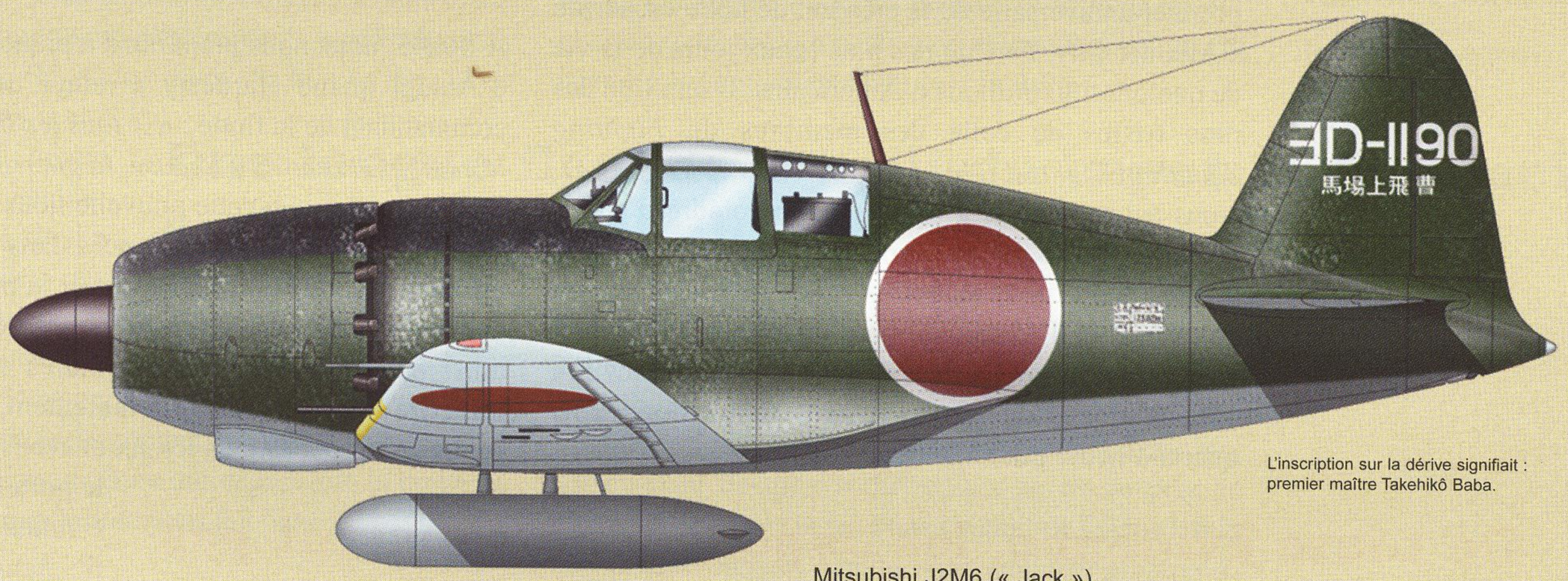
Le 10 août 1945, le *Captain* Boone, « pacha » du *Yorktown*, nous a retransmis un message particulièrement excitant par les haut-parleurs de bord. Le Japon acceptait les termes de l'ultimatum de Postdam si l'empereur pouvait conserver ses prérogatives. Inutile de préciser qu'à cette annonce, tous les breuvages d'une quelconque teneur en alcool ont aussitôt coulé à flots. On se foutait bien mal des prérogatives de l'empereur; pour nous, la guerre était finie. Le lendemain, nos espoirs étaient réduits à néant. Le gouvernement américain exigeait une reddition sans condition. Nous repartions en guerre...

Les cinq derniers jours de combat se sont avérés particulièrement coûteux en vies humaines. Nous avons perdu en moyenne un pilote par jour. Si l'on considère qu'une escadrille comptait une cinquantaine de pilo-

Un J2M3 « Jack » de la 302 *Kôkûtai* au décollage d'Atsugi, à l'été 1945. Comme la plupart des appareils de cette unité, celui-ci portait le nom et le grade de son pilote sur la dérive. (Archives Aéro-Journal)

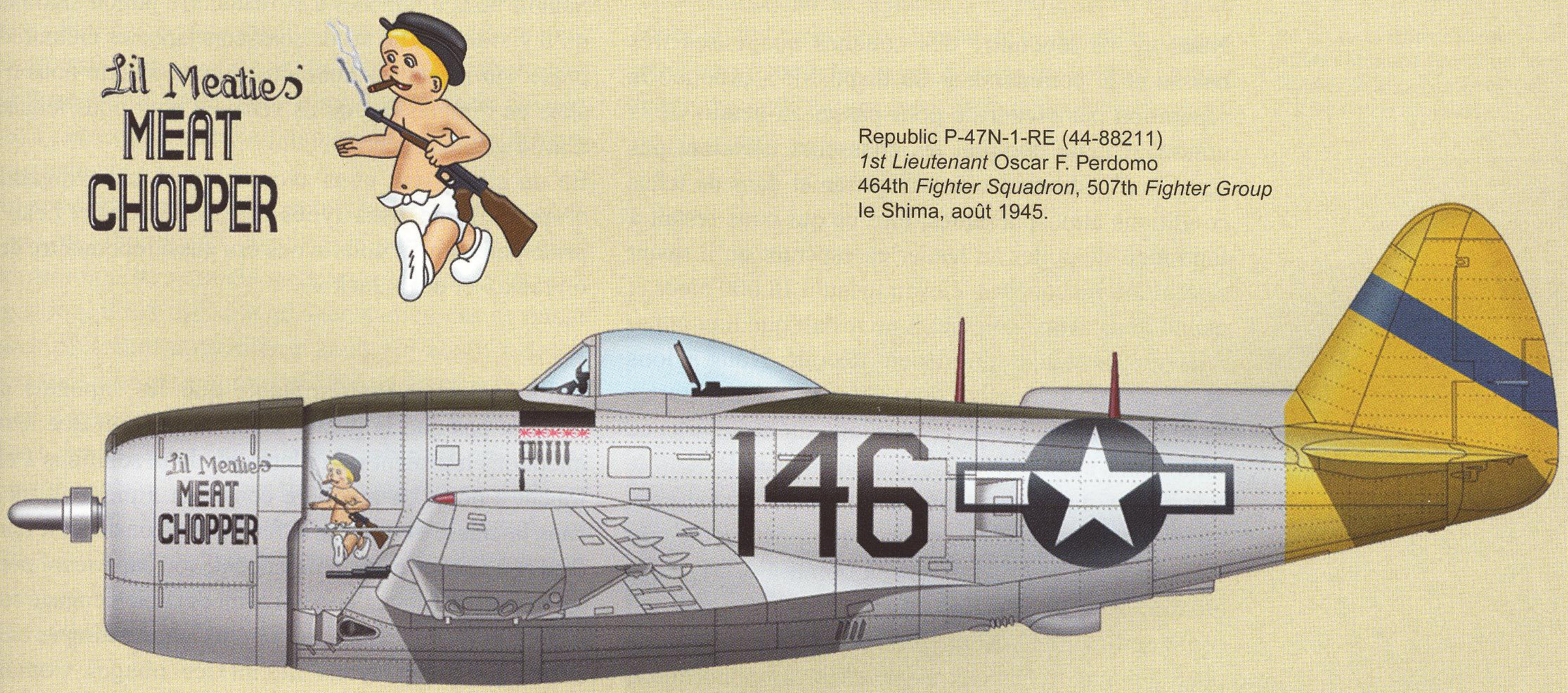
Un combat trop loin

Grumann F6F-5
Lieutenant (junior grade) Maurice Proctor
Escadrille VF-88, porte-avions *Yorktown II*
15 août 1945.



L'inscription sur la dérive signifiait :
premier maître Takehikô Baba.

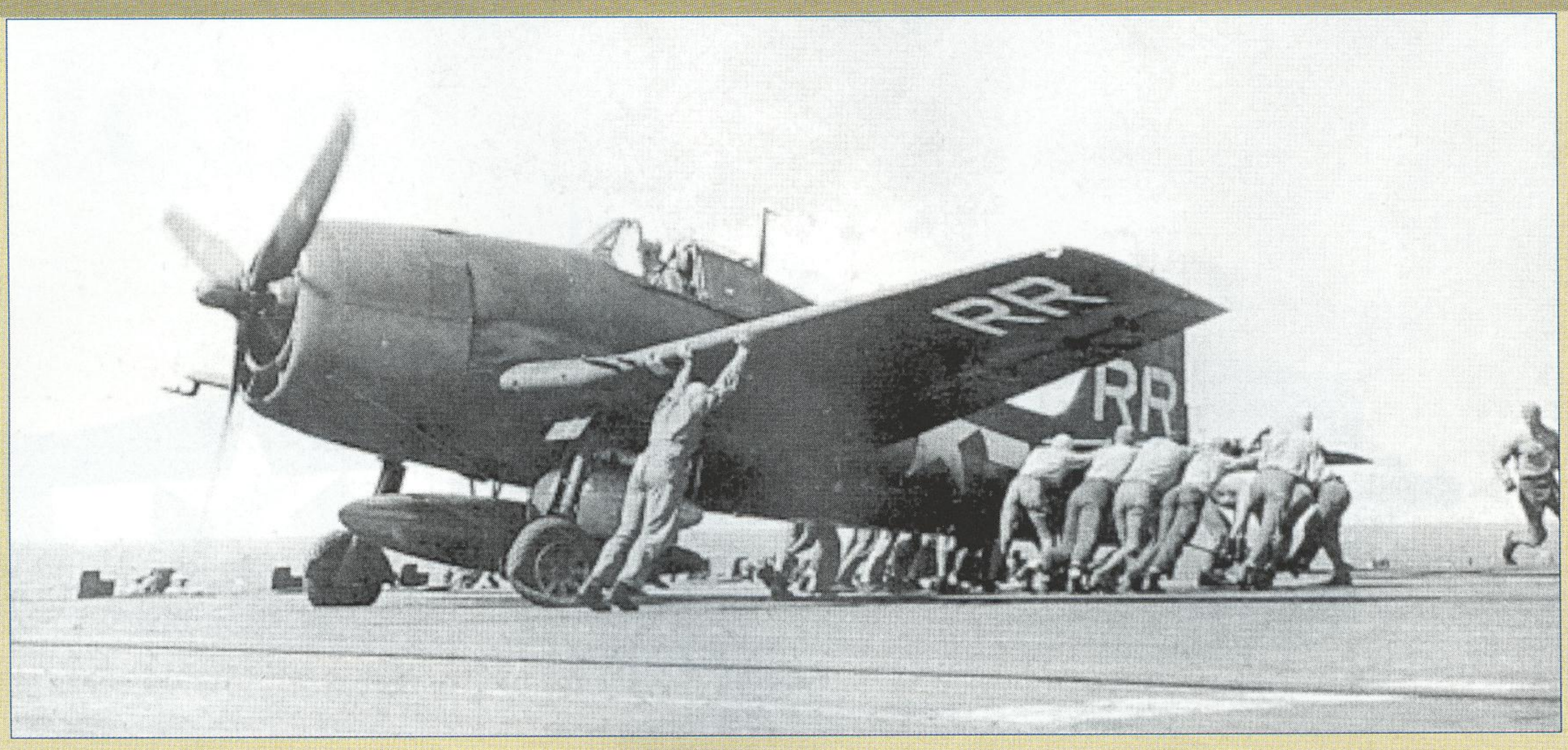
Mitsubishi J2M6 (« Jack »)
Premier maître Takehikô Baba
302 *Kôkûtai*
Atsugi (Japon), août 1945.



Republic P-47N-1-RE (44-88211)
1st Lieutenant Oscar F. Perdomo
464th *Fighter Squadron*, 507th *Fighter Group*
Ie Shima, août 1945.

© P-A. Tilley - 2001

Un combat trop loin



Le Grumman F6F-5 « 1 » du *Lieutenant* Malcolm W. Cragle, commandant l'escadrille VF-88 sur le pont du *Yorktown*, le 30 juillet 1945. L'appareil porte les nouvelles marques d'identification entrées en vigueur trois jours plus tôt, qui s'avèrent beaucoup plus lisibles que les symboles « G » utilisés auparavant. (Photo US Navy, courtoisie Jan Jacobs, Tailhook Association)

tes, cette moyenne avait de quoi tous nous inquiéter.
Ce fut donc sans grand enthousiasme que, le 15 août vers 03h45, douze pilotes de la VF-88 sont montés à bord de leur F6F pour effectuer une nouvelle mission au-dessus du Japon. Ce jour, qui marquait aussi le premier anniversaire de la création de notre escadrille à Atlantic City, fut l'un des plus beaux jours de la vie de quelque 136 millions d'Américains. Il sera l'un des plus tristes de celle des membres du *Fighting Squadron Eighty-Eight*.
Nous avons décollé à 04h15 pour rejoindre d'autres chasseurs venus des *Shangri-La* et *Wasp* avant de nous diriger vers nos objectifs : les aérodromes de Tokahashi et d'Atsugi, au nord du mont Fuji Yama et au nord-ouest de Tokyo. La flotte croisant à environ 100 nautiques du Japon, il nous fallait donc trois quarts d'heure pour atteindre la côte.

De toute évidence, les Japonais ne venaient pas pour nous féliciter d'avoir gagné la guerre.

Dans la crasse

Nous avons rencontré des couches nuageuses très basses et le commandant du dispositif a ordonné la séparation par escadrille pour passer au-dessus de la crasse. À cette époque, les chasseurs n'étaient pas équipés d'instruments de navigation et dans de telles conditions atmosphériques, tout ce qui nous restait à faire était de coller au leader en espérant qu'il savait où il allait. La couche s'élevait jusqu'à 18 000 pieds et quand nous avons émergé, il ne restait que huit appareils sur les douze qui avaient décollé. Nous avions aussi perdu de vue les appareils des autres porte-avions et, comme nous observions un strict silence radio, nous avons mis le cap sur nos objectifs.
Suivant les instructions qu'il avait reçues, quand nous avons survolé la côte, notre leader, le *Lieutenant* Howard « Howdy » Harrison, a donné l'ordre à son chef de section, l'*Ensign* Ronald Hardesty, et à son équipier, l'*Ensign* Laverne Nebours, de rester en orbite pour servir de relais aux éventuelles communications avec la flotte. Harrison, son ailier (l'*Ensign* Wright C. Hobbs) et ma section (*Lieutenants (jg)* Theodore W. Hansen et Joseph G. Sahloff, *Ensign* Eugene E. Mandeberg et moi-même) avons pénétré dans les terres. Près de l'objectif, les nuages étaient plus épars et ne dépassaient pas 4 000 pieds.

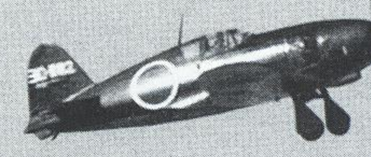
La guerre est finie

À 06h45, nous nous préparions à piquer sur le terrain d'Atsugi quand Hardesty a relayé un message du commandant de la flotte : « *À tous les Broncos, cessez le combat et rentrez à la base, la guerre est finie* ».
Inutile de dire que cette nouvelle nous a fait grimper aux rideaux. On s'est tous lancés dans une sarabande effrénée d'acrobaties pour évacuer la poussée d'adrénaline que cette nouvelle avait engendrée. Nous avons ainsi perdu de précieuses minutes avant de nous remettre en formation. Finalement, nous nous sommes regroupés tous les six et avons mis le cap sur le porte-avions.
« *Taïaut ! Des "rats" à 6 heures haut en piqué* ». La voix calme, inimitable, de Joe Salhoff nous a ramenés à la réalité. Ce jargon signifiait qu'il y avait tout un tas de chasseurs japonais en train de piquer sur nous dans notre dos. Aucun d'entre nous n'a alors eu l'impression qu'ils venaient pour nous féliciter d'avoir gagné la guerre...
En un clin d'œil, nous avons compté une vingtaine d'appareils de trois types différents, des « Zeke » principalement et nous avons cru aussi reconnaître des « Frank » et des « Jack ».

Trois chacun et deux de reste

Comme il était vraisemblable que les Japonais ne savaient pas que la guerre était terminée et que leurs intentions n'avaient rien d'amical, deux solutions s'offraient à nous. La première consistait à piquer à mort dans la crasse et à disparaître. L'autre consistait à faire face et à utiliser notre puissance de feu supérieure pour les disperser. Mais, l'ennemi avait déjà bien engagé son attaque et il était évident qu'il nous aurait rattrapés bien avant que nous ayons atteint les nuages. Comme « Howdy » n'avait pas la réputation de se laisser marcher sur les pieds, il a décidé de faire face.

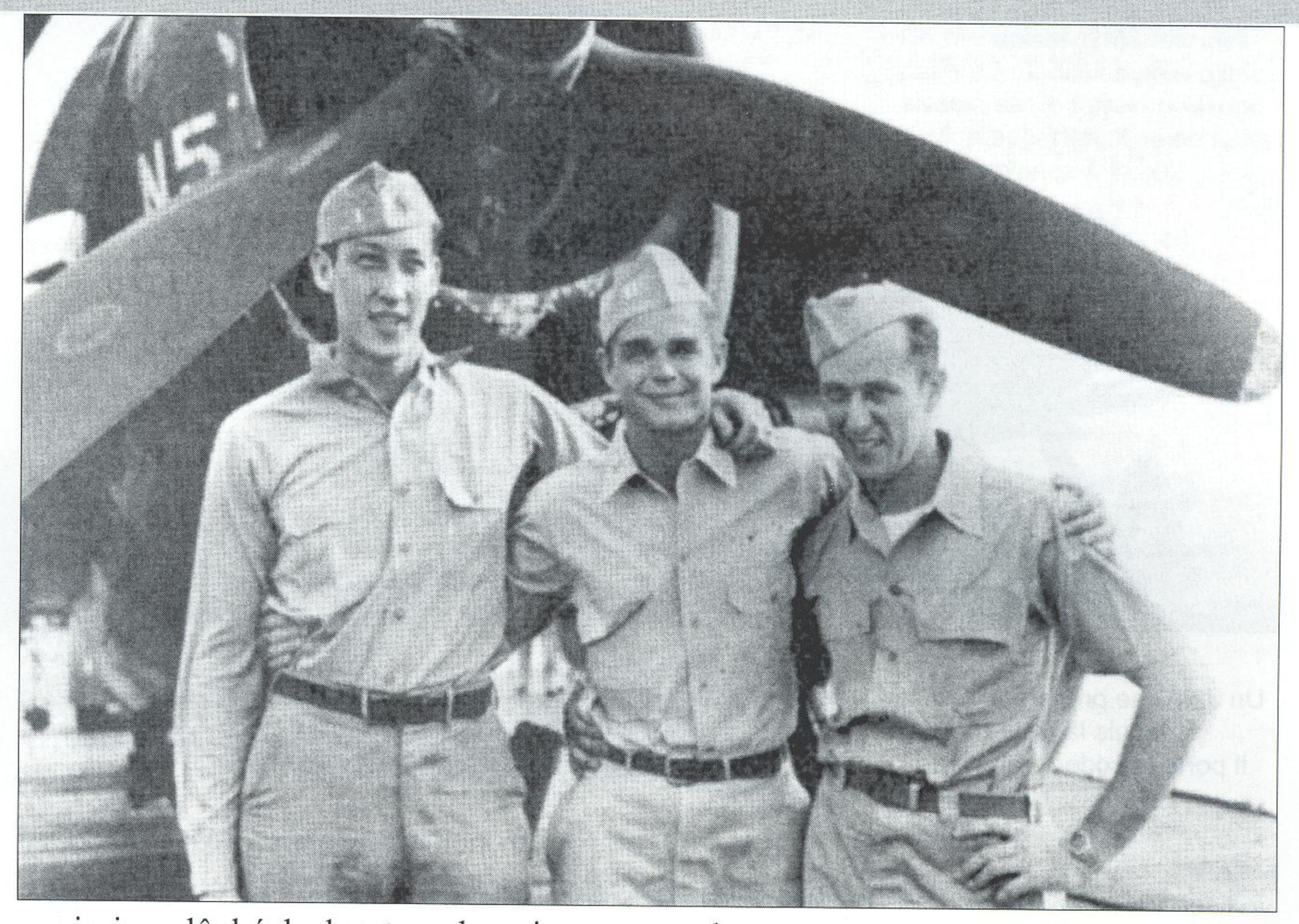
Un combat trop loin



Les six Hellcat ont fait demi-tour et je suis certain que la même pensée a alors traversé les esprits de chacun d'entre nous : « *Ils sont vingt : cela en fait trois chacun et deux de reste* ». En fait, cette petite plaisanterie n'allait faire rire personne.

À ce moment, nous volions en trois sections de deux appareils et, appliquant à la lettre les consignes défensives de la Navy, nous évoluions à environ 300 mètres les uns des autres, de manière à nous laisser un espace de manœuvre suffisant si l'un d'entre nous était attaqué. Cette tactique permettait aux défenseurs d'ouvrir le feu sur l'assaillant suffisamment tôt pour l'abattre ou au moins le faire dégager. Les défenseurs pouvaient alors reprendre leur cap d'origine ou, sur ordre, effectuer un 180 – le but consistait naturellement à permettre à tout le monde de se retrouver dans le même sens au terme de la manœuvre.

Les pilotes japonais ont engagé le combat d'une manière qui prouvait qu'ils étaient bien plus chevronnés que ceux que nous avions précédemment rencontrés au-dessus de la flotte. Bien que n'ayant encore jamais personnellement participé au moindre combat aérien, je savais que la plupart des chasseurs japonais, peu blindés, sans réservoirs auto-obturants et généralement armés de deux mitrailleuses de 7,7 et de canons de 20 à tir lent, ne se risqueraient pas à une passe frontale contre des chasseurs embarqués, fortement blindés et armés de six mitrailleuses lourdes capables de placer soixante obus dans le mille toutes les secondes. Avec l'assurance que nous donnait notre puissance de feu supérieure, nous avons foncé dans le tas comme une meute de fauves. La plupart des avions ennemis ont dégagé par la droite ou par la gauche quand nous avons fait face.



De gauche à droite : Sahloff, Harrison et Proctor.
Les deux premiers seront tués lors de l'un des tout derniers engagements de la Seconde Guerre mondiale.
(Photo Proctor, collection des auteurs)

Une longue flamme a jailli du capot et le « Jack » a piqué droit vers le sol.

Une gigantesque boule de feu

Un appareil, que j'ai identifié avec plus ou moins de bonheur comme un « Frank », a viré un peu trop tôt et s'est offert à une visée facile à bout portant. J'ai tiré une courte rafale et l'une de ses ailes s'est détachée avant qu'il tombe en vrille. Mon ailier, Ted Hansen, a également fait exploser dès la première passe ce qu'il a pris pour un autre « Frank ».

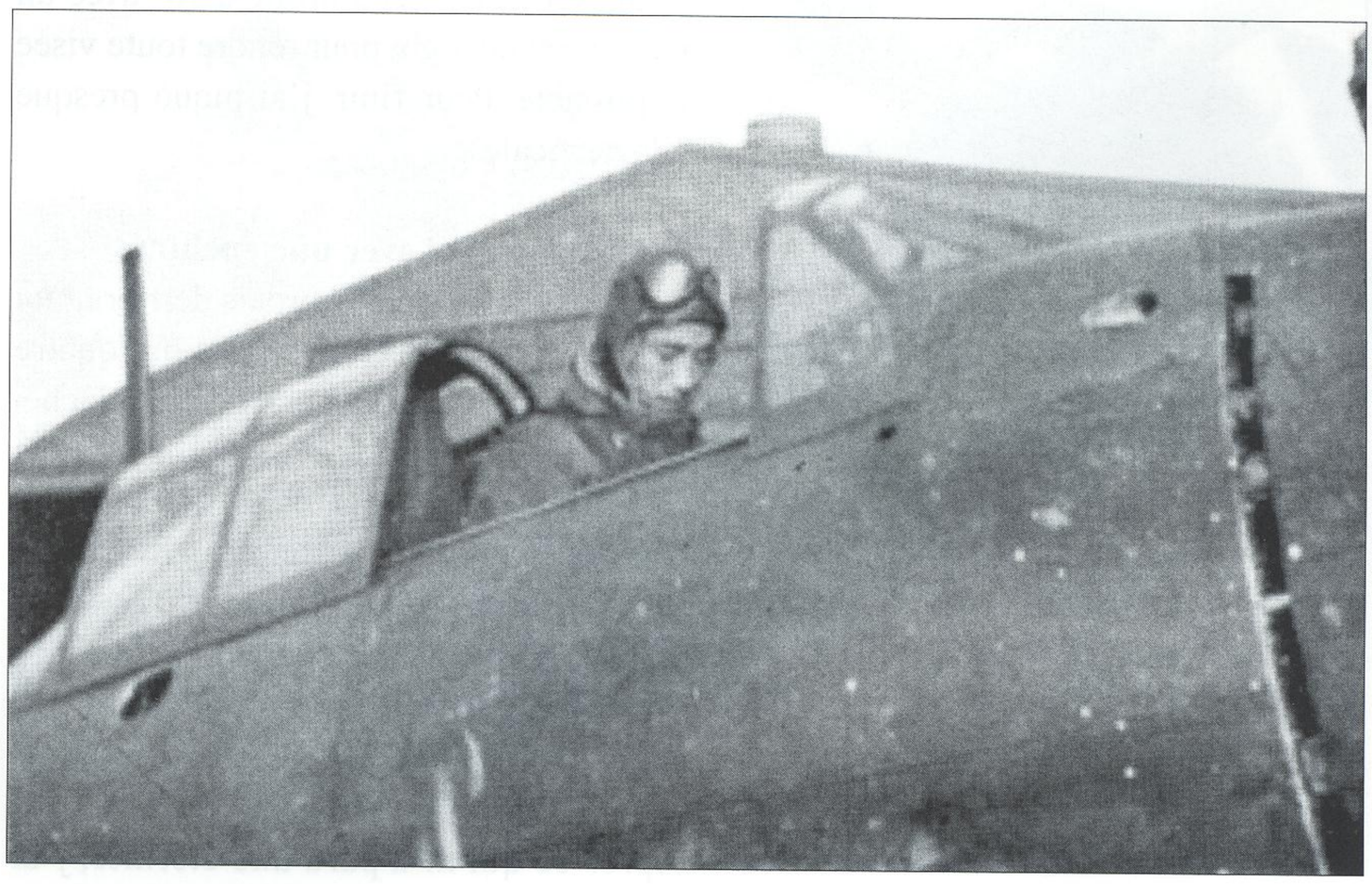
Nous avions maintenu le contact visuel avec nos équipiers, et, Ted et moi, avons viré pour voler dans la direction qu'ils venaient de prendre. Dans ce genre de situation, il est difficile de voir tout ce qui se passe, mais plusieurs appareils avaient été abattus dès le début de l'engagement. J'ai bien évidemment pensé qu'il s'agissait d'appareils ennemis.

Droit devant nous, un « Jack » arborant un énorme soleil levant sur les flancs tirait comme un possédé sur Joe Sahloff. J'ai « coupé de fromage » et tiré une rafale qui a transformé le Japonais en une gigantesque boule de feu.

Le Hellcat de Sahloff fumait et je lui ai dit de se diriger vers la côte pendant que nous le couvrions. Ted avait attaqué un autre appareil ennemi et traînait un peu en arrière. Un coup de pot ! À peine avais-je relâché le bouton du micro que – boum ! boum ! – des chocs sourds ont secoué mon zinc. Des traçantes m'ont encadré de toute part. J'ai tiré sur le manche comme un malade pour dégager sur la droite, en direction de mon ailier. Ted est arrivé derrière moi et a descendu le « Frank ».

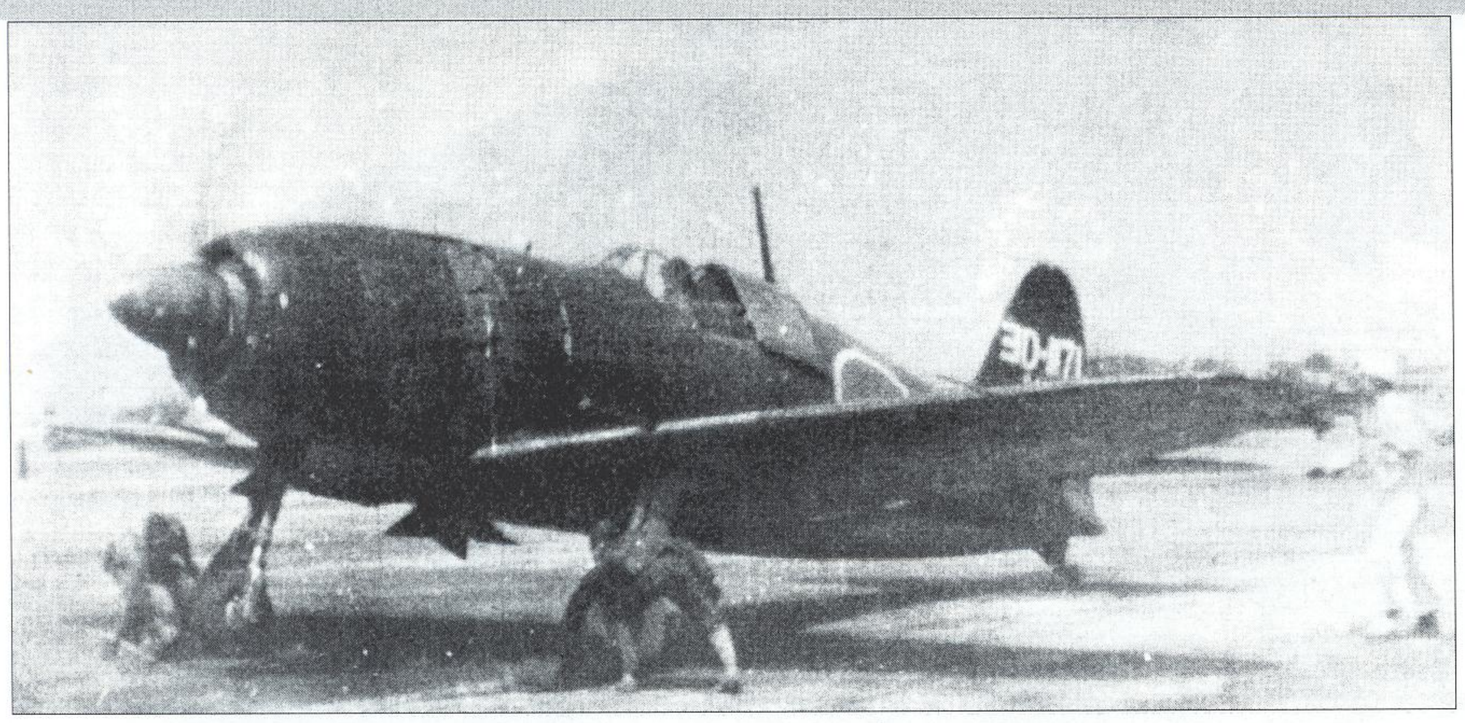
La « dérobade »

Sept avions ennemis avaient pris pour cible le Hellcat de Sahloff. Dégageant une épaisse fumée, son taxi volait en ligne droite, comme si le pilote était aux prises avec de graves difficultés. Je les ai pris en chasse et ai ouvert le feu dans l'espoir de les faire fuir. Six d'entre eux ont rompu et le septième a entrepris une manœuvre maladroite qui m'a placé en position idéale. Je l'ai coincé au moment où il entamait un léger virage sur sa gauche. J'ai noté de nombreux coups au but tandis qu'il tentait de se défiler en zigzagant dans tous les sens. Finalement, une longue flamme a jailli de son capot et il a piqué droit vers le



Le lieutenant de vaisseau Yutaka Morioka assis dans son Raiden, à Atsugi, à l'été 1945.
(Collection H. Sakaida)

Un combat trop loin



Un J2M3 se prépare à décoller depuis la piste d'Atsugi. Il porte le code « Yo-D » de la 302 *Kôkûtai*. (Archives W. Green)

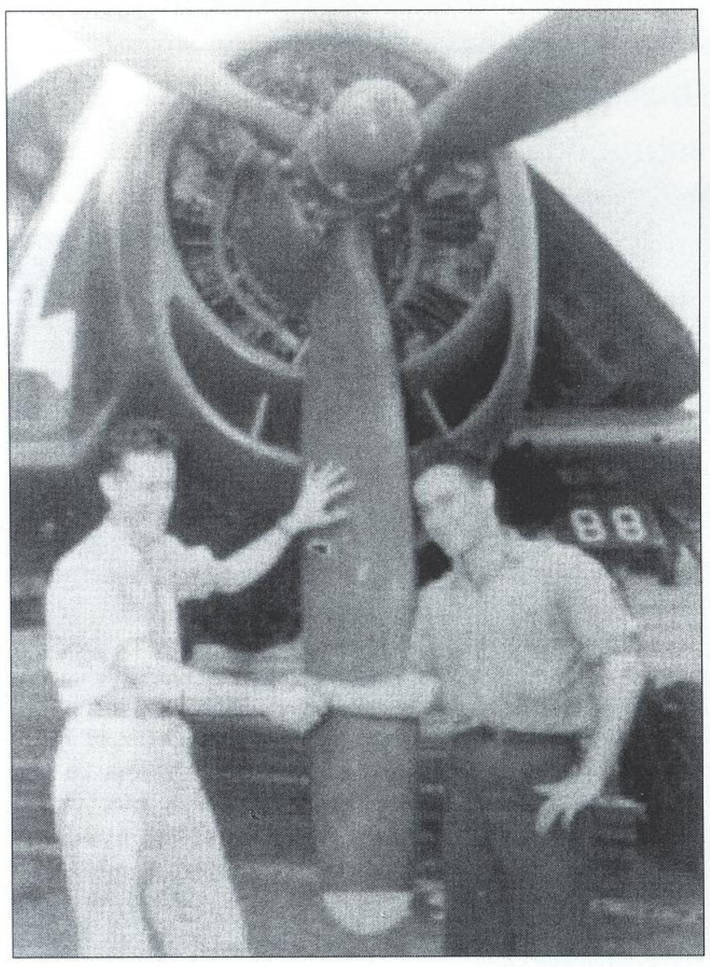
Yutaka Morioka, blessé en combat, retourne à son unité avec un crochet à la place de la main gauche.

sol. Je ne l'ai pas suivi, mais je vois mal comment il aurait pu redresser d'un piqué à la verticale à cette altitude.

Je me suis attardé un peu trop longtemps à observer ma victime et je n'ai pas vu venir le coup. J'ai été encadré par des obus, dont plusieurs m'ont touché. Sans réfléchir, j'ai brutalement basculé sur ma gauche pour retrouver mon ailier, puis sur ma droite. Mais, j'ai eu l'impression que j'étais le seul F6F encore présent dans le secteur. Alors, j'ai poussé la manette de gaz à fond, au-delà du cran qui marque le passage au surrégime d'urgence. Nous utilisions rarement cette puissance supplémentaire que nous donnait pour une courte période l'injection directe d'eau dans le carburateur. J'ai mis le cap à l'est, en léger piqué, pensant que j'arriverais facilement à distancer mes poursuivants. Toutefois, ceux-ci bénéficiaient de l'avantage de l'altitude qui a largement gommé ma surpuissance temporaire.

En quelques secondes, ils m'ont rejoint et secoué à nouveau durement mon pauvre Hellcat déjà bien amoché. Je me suis lancé dans une série d'évolutions que nous appelions « la dérobade » (*jinking*) et qui consistaient à effectuer successivement de violents virages à gauche et à droite à 90° avec un maximum de « g » pour rendre toute visée impossible. Pour finir, j'ai piqué presque à la verticale.

« Maury » Proctor, à gauche, serre la main de son chef mécanicien. Sous la main gauche de Proctor, on distingue le trou laissé par un obus japonais sur la pale de l'hélice. Son avion était curieusement immatriculé « 88 ». (Collection H. Sakaida)



Collision en vol avec une enclume

À chaque virage, je regardais derrière moi et pouvais apercevoir trois ou quatre avions qui me tiraient dessus sans relâche. Je n'ai pas compté le nombre de zigzags que j'ai dû faire avant d'atteindre les nuages, mais cela a duré, au bas mot, plusieurs heures ! Pendant mon piqué, j'ai été atteint à différentes reprises par des obus de 20. À chaque fois, j'ai eu l'impression de heurter une enclume en plein vol. Le bruit était terrifiant.

Après ce qui m'a paru une éternité, j'ai enfin percuté la crasse. Sachant que je devais être assez bas, j'ai tiré sur le manche de toutes mes forces pour redresser. Mes extrémités d'aile crissaient sur les traînées de condensation. J'ai finalement débouché à quelques dizaines de mètres au-dessus de la baie de Tokyo. Aussitôt, j'ai repris de l'altitude pour me cacher derrière les nuages de crainte que les chasseurs ennemis ne m'aient suivi et ne m'attendent pour s'occuper de mon cas.

J'ai retrouvé mon calme et ai mis le cap à l'est, en direction de la flotte, tout en évaluant les dégâts. Déjà, je n'avais rien, ce qui m'a beaucoup soulagé. Après quelques minutes de vol, je me suis rendu compte que j'étais toujours pleins gaz et que l'aiguille de ma jauge semblait attirée comme un aimant vers le zéro.

Un trou de deux centimètres

J'ai commencé à appeler tous les « Broncos », mais seul Ted Hansen a répondu. Nous ne le savions pas encore, mais les autres ne répondraient jamais plus. Les Hellcat de Harrison, Sahloff, Mandeberg et Hobbs faisaient partie des avions que j'avais vu tomber en flammes pendant le combat.

Mon avion, curieusement numéroté F88, avait été sérieusement plombé. Pas moins de 28 points d'impact, dont pas mal d'obus de 20, ont été dénombrés. On a même retrouvé un trou de deux centimètres dans une pale de l'hélice. Les ailes ont dû être entièrement changées.

La VF-88 a été désignée pour patrouiller au-dessus du Japon et vérifier que tous les avions étaient alignés sur les terrains avec les hélices démontées. Cela a duré presque un mois, après quoi le *Yorktown* a jeté l'ancre dans la baie de Tokyo. Plusieurs pilotes ont parcouru l'arrière-pays dans l'espoir de retrouver nos camarades disparus. Mais, nous n'avons trouvé aucun indice susceptible de nous éclairer sur leur sort.

À son retour sur le *Yorktown*, Hansen a déclaré qu'il avait aperçu le F6F de Sahloff jouer à cache-cache entre les nuages avant de partir en tonneau et de percuter l'eau.

Capitaine Crochet

Les chasseurs japonais impliqués dans ce combat appartiennent pour la plupart à la 302 Kôkûtai, *basée à Atsugi. Dans la mesure où il est peu probable que les « Frank » de l'armée Impériale aient été engagés aux côtés de chasseurs de la marine, on peut penser que les pilotes américains ont mal identifié leurs assaillants, ou que ces appareils se trouvaient là par hasard. « Maury » Proctor a d'ailleurs admis volontiers qu'en raison de sa trop courte expérience en matière de combat aérien, il est très possible qu'il se soit trompé sur le type des chasseurs qu'il a rencontrés de jour-là.*

La 302 Kû *aligne à cette date deux sections de Mitsubishi A6M5 « Zeke » et une section de*

Un combat trop loin

Un Mitsubishi J2M3 retrouvé par les Américains près d'une alvéole sur le terrain d'Atsugi. L'avion appartenait selon toute vraisemblance à la 302 *Kôkûtai*.
(Archives Aéro-Journal)

Mitsubishi J2M3 « Jack », commandées par le lieutenant de vaisseau Yutaka Morioka. Ancien pilote de bombardiers en piqué, ce dernier a été recyclé dans la chasse en avril 1944, comme bon nombre de ses camarades. Ayant perdu la main gauche dans un combat contre des B-29 en janvier 1945, il reviendra à la tête de son unité avec un... crochet à la place !

Yutaka Morioka, devenu après la guerre un important homme d'affaires à Tokyo, revient sur les événements du 15 août 1945.

Au chat et à la souris

J'ai rassemblé mes huit *Zéro* à 4 000 mètres au-dessus d'Atsugi. Le contrôle aérien m'a appelé pour me dire que des avions ennemis se dirigeaient vers Tokyo. J'ai regardé autour de moi pour les apercevoir.

« *Hinomaru Un Un* [mon indicatif radio], *dirigez-vous vers Kisarazu* ». Je me suis aussitôt rendu sur la zone en prenant de l'altitude. Au-dessus de Kisarazu, j'ai été frappé par les reflets du soleil sur des Grumman qui s'en prenaient à l'aérodrome d'Atsugi. Les voilà ! J'ai donné l'ordre à mes pilotes de se déployer en formation de combat. Les Grumman étaient en train d'attaquer le terrain à la roquette. J'en ai compté six devant moi, volant en deux sections de trois appareils. Nous occupions une position avantageuse, comme un chat prêt à bondir sur des souris qui ne se doutent de rien.

Tout à coup, j'ai vu un appareil décrire des cercles. Parfait ! Je l'ai encadré dans mon viseur. Mais, il y avait trois de ses congénères en-dessous et ils pouvaient à tout moment grimper dans ma direction. J'ai flairé le danger. J'ai pris un peu plus d'altitude, puis j'ai tourné en rond quelques instants avant de piquer. Je pouvais distinguer le pilote : il portait un cache-nez violet. J'ai ouvert le feu avec mes canons de 20. Mes traçantes d'un rouge brillant ont déchiré son capot. L'avion est parti en vrille et le pilote a sauté. Ouais ! Je l'ai eu ! Les deux autres ont fui sans demander leur reste.

J'étais perplexe. D'habitude, quand on abattait l'un des leurs, les autres devenaient agressifs. Mais, aujourd'hui, tout semblait différent. J'avais la curieuse impression qu'ils avaient brutalement perdu toute envie de se battre. J'ai compris pourquoi un peu plus tard dans l'après-midi. Le Japon avait capitulé. Une telle chose était-elle possible ?

J'avais l'impression que les pilotes américains avaient perdu toute envie de se battre.

Le bilan

Pour la perte de quatre pilotes, la VF-88 revendique neuf avions ennemis détruits :

– Lieutenant (jg) *Maurice Proctor : 1 « Jack » et 2 « Frank »*
– Lieutenant (jg) *Theodore W. Hansen : 2 « Frank »*
– Lieutenant *Howard M. Harrison : 1 « Jack » (?)*
– Lieutenant (jg) *Joseph G. Sahloff : 1 « Jack » (?)*
– Ensign *Wright C. Hobbs Jr. : 1 « Jack » (?)*

Prenant la pose hiératique typique des groupes de pilotes japonais, des membres de la 302 *Kôkûtai* se préparent à passer à la postérité. Morioka, photographié avant sa terrible blessure, est assis au centre.
(Collection H. Sakaida)

Un combat trop loin

Le *Lieutenant* Hal Rigney du 333rd *Fighter Squadron* participa à l'un des tout derniers combats aériens de l'USAAF, le 14 août 1945, comme ailier du *Captain* Douglas Currey. (Collection S. Blake)

– Ensign *Eugene E. Mandeberg : 1 « Frank » (?).*
La seule victoire créditée à la 302 Kû *est celle de Morioka. Elle sera confirmée par son ailier, l'enseigne de vaisseau Hiroshi Kondo. Deux « Zeke » ont été perdus, ceux des lieutenant de vaisseau Taguchi (tué) et enseigne de vaisseau Myaki, abattu au-dessus de la baie de Sagami mais retrouvé vivant. Plusieurs autres appareils ont été endommagés.*
Dans ces conditions, il est hors de doute que d'autres unités japonaises ont été impliquées dans la bagarre. En dehors de « Frank » de l'armée, des « George » de la marine ont été aperçus par d'autres escadrilles de l'US Navy. Cependant, il convient de prendre d'élémentaires précautions à propos de la capacité des pilotes américains à identifier leurs adversaires.

Les ultimes victoires américaines de la Seconde Guerre mondiale

US Army Air Force
14 août 1945

09.30	Maj George K. Noland	Oscar	110 RS
09.30	1/Lt Philipp H. Koykka	Oscar	110 RS
09.30	1/Lt Cyril W. O'Neill	Oscar	110 RS
09.37	Maj George K. Noland	Oscar	110 RS
09.37	1/Lt Herman L. Johnson Jr	Oscar	110 RS
10.30	Cap Douglas V. Currey	Frank	333 FS
10.40	2/Lt John R. Hemminger Jr	Zeke	463 FS
10.45	Cap Frederick S. Wilson	Zeke	463 FS
10.50	2/Lt John R. Hemminger Jr	Tojo	463 FS
11.00	2/Lt Frank D. Gryska	Zeke	463 FS
11.00	2/Lt Victor Schmidt	Tojo	463 FS
11.30	2/Lt Joseph Soukup	Tony	463 FS
12.00	1/Lt Rochard P. Shaw	Frank	1 FS
12.15	1/Lt Dwight E. Hollister	Frank	35 FS
12.15	Cap Raymond F. Meyer Jr	Frank	35 FS
12.15	Cap Raymond F. Meyer Jr	Frank	35 FS
12.15	Cap Billy G. Moore	Frank	35 FS
12.15	2/Lt George I. Stevens	Frank	35 FS

US Navy
15 août 1945

05.40	Lt Thomas H. Reudy	Myrt	VBF-83
05.45	Lt James H. Parker Jr	Zeke 52	VF-31
05.45	Lt James H. Parker Jr	Zeke 52	VF-31
05.45	Lt (jg) Edward W. Toaspern	Zeke 52	VF-31
05.45	Lt (jg) Edward W. Toaspern	Zeke 52	VF-31
05.45	Ens Francis R. Clifford	Zeke 52	VF-31
05.45	Ens Robert A. Karp	Oscar	VF-31
06.20	Lt Allen W. Lindsay	Zeke 52	VF-49
06.20	Lt Jack A. Gibson	Zeke 52	VF-49
06.20	Lt Jack A. Gibson	Zeke 52	VF-49
06.20	Lt (jg) George M. Williams	Zeke 52	VF-49
06.20	Lt (jg) George M. Williams	Zeke 52	VF-49
06.20	Lt (jg) Elwood K. MacDonald	Zeke 52	VF-49
06.20	Lt (jg) Elwood K. MacDonald	Zeke 52	VF-49
07.05	Lt Herschel A. Pahl	Zeke	VF-6
07.05	Lt Corwin Wickham	Jack	VF-6
07.05	Ens Ray A. Killian	Jack	VF-6
07.20	Lt (jg) Maurice Proctor	Jack	VF-88
07.20	Lt (jg) Maurice Proctor	Frank	VF-88
07.20	Lt (jg) Maurice Proctor	Frank	VF-88
07.20	Lt (jg) Theodore W. Hansen	Frank	VF-88
07.20	Lt (jg) Theodore W. Hansen	Frank	VF-88
07.20	Lt Howard M. Harrison	Jack (?)	VF-88
07.20	Lt (jg) Joseph G. Sahloff	Jack (?)	VF-88
07.20	Ens Wright C. Hobbs Jr.	Jack (?)	VF-88
07.20	Ens Eugene E. Mandeberg	Frank (?)	VF-88
07.43	Lt Raymond C. McGrath	Myrt	VBF-88
07.43	Lt (jg) George B. Lewis	Myrt	VBF-88
07.43	Lt (jg) Robert J. Wohlers	Myrt	VBF-88
11.22	Lt (jg) Robert S. Farnsworth	Kate	VBF-6
12.00	Ens Falvey M. Sandidge Jr.	Judy	VBF-85
13.00	Lt (jg) Ora E. Myers	Zeke	VF-86
13.31	Lt-Cdr Cleo J. Dobson Lt (jg) Mahlon J. Morrison	Judy	VF-86
14.00	Ens Clarence A. Moore	Judy	VF-31

Source : Frank Olynyk.

Ultimes victoires

Ce combat, commencé vers 7h20 du matin, fut incontestablement le dernier grand combat tournoyant classique entre chasseurs de la Seconde Guerre mondiale. Ce qui ne signifie pourtant pas que ce fut le dernier combat aérien. Loin s'en faut et cette journée du 15 août 1945 fut même fertile en incidents.
L'USAAF ne remporta pas de victoire le 15 août, mais le 13 – soit deux jours avant la capitulation du Japon – le 1st/Lieutenant *Oscar F. Perdomo du 464th* Fighter Squadron *(507th* Fighter Group *de la 7th* Air Force*) devenait le dernier as de la Seconde Guerre mondiale. Il était temps !*

Les "Hollandais volants" de la Luftwaffe

TOUS LES PAYS occupés par l'Allemagne entre 1939 et 1945 fournirent à la Luftwaffe un contingent plus ou moins important d'aviateurs, plus ou moins volontaires. Proportionnellement à la population de leur petit pays, les Hollandais furent probablement les plus nombreux. Voici l'histoire de quatre d'entre eux.

Hans-Werner Neulen

Face à l'invasion allemande des Pays-Bas le 10 mai 1940, la Militair Luchtvaart néerlandaise alignait quelque trois cents avions, dont cent vingt-cinq à peine pouvaient être taxés d'appareils de combat (étant rassemblés dans les *Luchtvaartregimenten* 1 et 2). L'aviation militaire néerlandaise allait se défendre vigoureusement face aux appareils ennemis. En cinq jours d'engagements, les Néerlandais perdirent quatre-vingt huit machines (soit 70% de l'effectif des avions de combat). Du côté allemand, on aurait dénombré trois cent vingt-huit pertes (dont deux cent six par la DCA) [1].

Des volontaires étrangers

Cinq années d'occupation allaient suivre. Pendant cette époque, une minorité d'indigènes collabora activement avec les nouveaux maîtres des Pays-Bas. Effectivement, quelque cinquante mille Néerlandais allaient s'engager volontairement dans des organisations militaires (*Waffen-SS*, *Kriegsmarine*, ..) ou paramilitaires (NSKK, OT, RAD, Teno, etc ...) allemandes. Mais seulement une poignée d'entre eux allait gagner l'aviation.

Dans une liste dressée dès 1945 pour assurer la répression judiciaire *(Strijders in Duitschen Dienst aan het Oostfront)*, on cite – parmi des milliers de noms et d'informations – à peine vingt-deux patronymes de nationaux ayant servi comme « aviateurs ». Cette liste n'est certainement pas complète, puisqu'elle fut dressée à la hâte peu après la libération du pays et sans le moindre recul. Mais on peut supposer qu'en fait une douzaine de Néerlandais servit effectivement dans le personnel volant [2]. Ce qui est beaucoup pour des ressortissants d'un pays d'Europe occidentale...

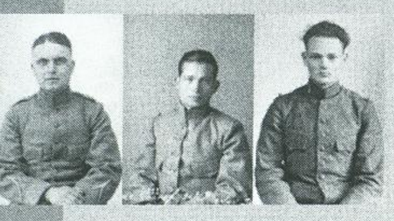
Il faut dire que les habitants des Pays-Bas disposaient d'un « atout » face à la politique raciale nationale-socialiste. Ils étaient en effet taxés de « Germains » et, dès lors, pouvaient s'enrôler sans problème dans la *Waffen-SS*. Les responsables de la Luftwaffe étaient, pour leur part, plus réservés et guère désireux de remettre un de leurs appareils à un étranger. Il était trop aisé pour un candidat déserteur de monter dans un avion moderne puis de gagner un pays neutre ou de se poser derrière les lignes adverses... Cette conception intransigeante allait cependant devoir s'assouplir au cours du conflit. Les pertes de l'aviation allemande et le souci d'efficacité allaient permettre à des Estoniens, Lettons, Russes, Norvégiens, Danois, Français, Belges et autres d'entrer dans ce cercle fermé qu'était le personnel volant allemand. On les retrouvera ainsi dans toutes les unités : chasse, harcèlement nocturne, bombardement, etc. Si l'on relève quelques désertions bien compréhensibles en fin de guerre, il est néanmoins patent que la grande majorité des volontaires étrangers demeurera au côté de leurs camarades allemands jusqu'à la chute du III[è] Reich...

Les raisons du choix par des étrangers de servir dans la Luftwaffe s'expliquent facilement : désir d'aventure, idéalisme, amour du vol, fascination pour une technique moderne, convictions politiques, choix d'une profession (préparant leur carrière d'après-guerre, certains voulurent suivre un entraînement efficace, espérant entrer ultérieurement dans l'aviation civile). Un autre élément important fut la crainte de se retrouver fantassin sur le

(1) Il va de soi que l'aviation et la DCA néerlandaises n'étaient pas les seules causes de ces pertes. Il fallait de même compter sur l'intervention des aviations française et britannique !

(2) Il est certain que plusieurs indigènes (taxés d' « aviateurs » parce qu'ils portaient l'uniforme bleu de la Luftwaffe) étaient en fait des membres de la *Flak* ou des chauffeurs de véhicules.

Un Bf 110 de la NJG 1, unité dans laquelle servit (et mourut) Klaas Visser.
(P. Petrick)
Toutes les photos sont issues de la collection de l'auteur.



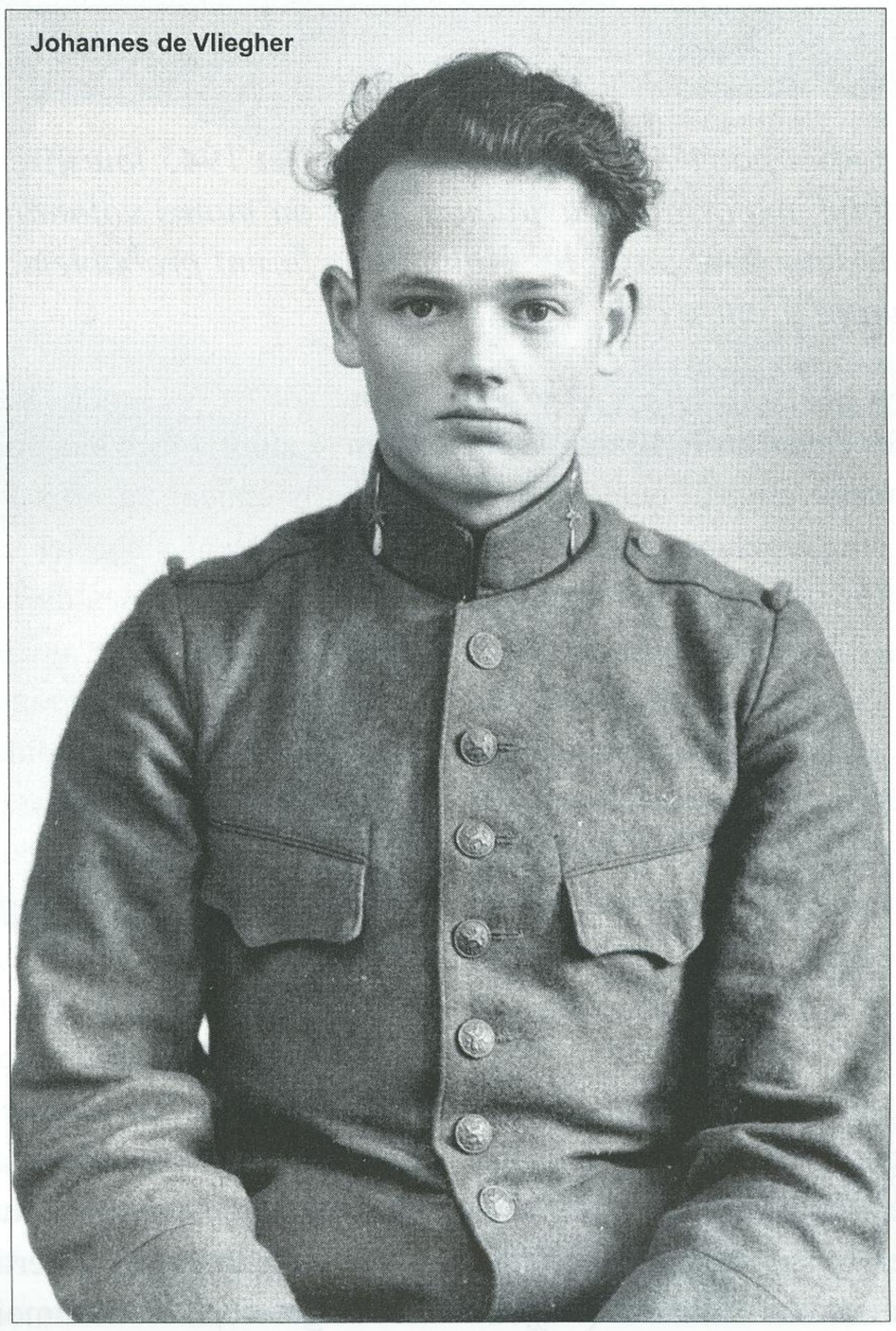
Hollandais

front de l'Est. Cela valait surtout pour les Estoniens et les Lettons qui, comme leurs homologues alsaciens-lorrains ou ceux de la région de St-Vith/Malmédy, avaient été rattachés au Reich, étant automatiquement enrôlés dans la Wehrmacht. La crainte de combattre à pied en URSS poussa indéniablement certains à postuler pour le personnel volant.

Vu tous ces éléments, vu de même les capacités requises pour un aviateur, il semble bien que le type du mercenaire, entré dans les forces armées par le seul appât d'une solde, ne pouvait se retrouver dans le personnel volant. Cela vaut de même pour les quatre volontaires néerlandais dont nous allons parler ici.

Klaas Visser

Klaas Visser est né le 24 décembre 1921 à Amsterdam, étant le fils d'un commissionnaire. De 1927 à 1936, il fut écolier puis étudiant. Interrompant son cycle scolaire, il travailla dans le magasin de ses parents tout en suivant en même temps des cours du soir jusqu'en 1937. En septembre 1942, pour des raisons qui nous restent inconnues, il postula pour un service actif dans une unité allemande que nous n'avons cependant pu identifier. Toutefois, par un *curriculum vitae* rédigé par ses soins le 10 juillet 1943 nous savons qu'il fut « chauffeur à Berlin ». Sa plaque d'identité militaire permet de dire qu'il était rattaché à l'aérodrome A 9/VII, celui de Crailsheim. Le 20 mars 1943, il terminait son instruction de base au *Fliegerregiment* 51 et était versé le 1er juin 1943 au 6./Fl.Rgt.90. Il fut alors assigné en 1944 à une escadrille de chasse de nuit, la 9./NJG 1. Son engagement semble l'avoir coupé des siens puisqu'il écrivit dans le *curriculum vitae* précité : « *Mes rapports avec mes parents, mes frères et sœurs et mes camarades ne sont pas bons vu mon engagement volontaire dans la Wehrmacht* ». Peut-être Visser avait-il pensé faire marche arrière. Mais il ne pouvait en être question ! Son entrée volontaire dans la Luftwaffe n'avait pas pour corollaire une sortie volontaire...


Johannes de Vliegher

En septembre 1944, vu la progression alliée, la NJG 1 dut évacuer ses bases du secteur belgo-néerlandais. Le III./NJG 1 gagna d'abord Fritzlar puis Werl et Krefeld. Visser était attaché à un équipage comme mitrailleur [3]. Le soir du 12 décembre 1944, le Bf 110G-4 G9+OT (Wk.Nr 440135) du *Flieger* Hans Apel (pilote), *Unteroffizier* Walter Trenck (radio) et de notre *Gefreiter* Visser partit en mission. Cette nuit, Essen était l'objectif de la RAF qui allait larguer 2 354 tonnes de bombes sur cette cité. Le G9+OT fut intercepté puis abattu par un chasseur de nuit adverse. Si ses deux camarades purent sauter [4], Visser n'eut pas cette chance et fut tué près de Dorsten. Le jeune volontaire néerlandais fut enterré au cimetière communal de Marl-Brassert.

Johannes de Vliegher

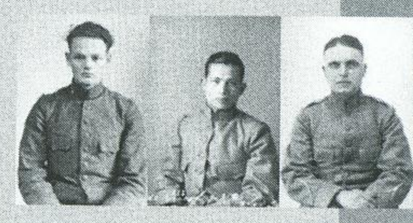
Un autre de ses compatriotes allait connaître le même destin. Ironie du sort, son nom était prédestiné puisque, en néerlandais, de Vliegher veut dire : l'aviateur ! Il était né le 30 juillet 1918 à Rosendaal. Il dut certainement être influencé par l'importante propagande en faveur de l'enrôlement de tous les Germains car il entra en 1941, avant même l'invasion de l'URSS, dans le SS *Infanterie Ersatz Bataillon* Westland. C'était peut-être un pis aller car Vliegher avait été élève dans l'aviation des Pays-Bas. En octobre 1939, il était à l'aérodrome de Flessingue et avait gagné le mois suivant l'école de pilotage de Haamstede. En janvier 1940, il fut victime d'un accident alors qu'il volait sur le Koolhoven FK-51 n° 9, un biplan biplace d'écolage. Il est probable que la détention par Vliegher d'un brevet de pilote néerlandais ait été primordial pour lui permettre (cas exceptionnel !) de passer de la SS à l'aviation [5]. C'était chose faite le 15 octobre 1941 mais, malgré son passé d'aviateur, le Néerlandais dut subir un long réentraînement : instruction de base au 1./*Flug-Anwärter-Bataillon du Höheren-Flieger-Ausbildung- Kommando* 10 à Neisse-Stephandorf; écolage à la FFS A/B 4 de Neudorf; passage en juillet à la 4./EJG West et, enfin, arrivée en septembre à la *Jagdgeschwader* 50, unité composée en fait de deux escadrilles de chasse renforcées et qui n'allait exister que quelques mois.

Le 7 décembre 1943, le *Feldwebel* de Vliegher était affecté à sa dernière unité, l'état-major (*Stab*) de la JG 11. Cette escadre se trouvait à cette époque dans le

(3) Ce poste ne nécessitait pas un long entraînement comme pour un pilote ou un radio. Souvent d'ailleurs, des mécaniciens au sol furent embarqués comme mitrailleurs pour compléter des équipages.

(4) Ce n'était qu'un répit puisque tous deux tomberont au combat le 21 février 1945.

(5) Cet étonnant cas se rapproche bizarrement de celui du Flamand Guido Rombouts. Ce dernier entra de même à l'*Algemeen SS* mais réussit par la suite à passer à l'aviation. Il était aisé de se faire muter de la Luftwaffe à la SS, le contraire demeurant cependant exceptionnel. Rombouts parviendra pourtant à ses fins alors qu'il semble qu'il n'avait même pas de brevet civil. Il entrera également à l'aviation de chasse (à la JG 1) et sera aussi tué en combat.



Nord de l'Allemagne, étant principalement désignée pour combattre les bombardiers occidentaux. Nous ne savons combien de vols de guerre furent effectués par le *Feldwebel* de Vliegher. Mais, le 20 février 1944, l'USAAF entama sa « *Big Week* » (opération Argument), un ambitieux programme de bombardement massif et concentré contre l'industrie du Reich. Ce jour, Vliegher se lance à l'attaque d'un B-17 mais est atteint par le tir défensif de la Forteresse Volante. Son Bf 109G-6 « 6 bleu » (Wk.Nr 29091) [6] perd sa dérive et, devenu incontôlable, va s'écraser près de Eggstedt, le long du canal Kaiser-Wilhelm (actuel Nord-Ostsee-Kanal). Le jeune pilote tenta de sauter mais ne survivra pas à sa chute. Il repose encore de nos jours dans le nouveau cimetière d'Uetersen, région de Pinneberg.

Willem Eduard De Graaff

De Graaff, pilote expérimenté et très compétent de la KLM, aura plus de chance. Il était né le 11 janvier 1908 à Soekaboemi (Indes Néerlandaises), d'un père issu des Pays-Bas et d'une mère indonésienne. Dès 1926, il entrait à la KLM, la compagnie nationale néerlandaise dans le but de devenir ingénieur en aéronautique. D'octobre 1930 jusqu'au début de 1933, il fut membre de l'aviation militaire de son pays pour décrocher les brevets de pilote militaire (en 1931), puis le brevet B (en 1933). Dès le 1er mai 1933, il était affecté comme co-pilote sur les lignes de la KLM en Europe et en Asie orientale. Il est probable qu'il avait, à cette époque, connu certaines rebuffades vu sa physionomie particulière et que certains eurent des mouvements de rejet devant ce métis. Après l'invasion de son pays, De Graaff adhéra au NSB (le mouvement national-socialiste des Pays-Bas) qui l'accueillit sans le moindre problème (ce qui est compréhensible au vu des liens entre la métropole et la colonie). Le choix de De Graaff peut s'expliquer psychologiquement : le métis que l'on avait toujours tenu à l'écart devenait un membre à part entière d'un parti de collaboration germain !

Willem E. De Graaff

En 1942, notre aviateur postulait pour la Luftwaffe et fut accepté bien que ses origines ne concordaient pas tout à fait avec les exigences aryennes. En avril, ce « vieux de la vieille » se retrouvait à la 4e compagnie de recrues du *Fliegerausbildungsregiment* 42 de Salzwedel ! Mais il dut certainement très vite quitter cette « unité de gamins » pour servir comme pilote de convoyage entre l'aérodrome de Rangsdorf et une usine de Leipzig. En 1943, on retrouve notre Néerlandais à la seconde escadrille de la célèbre *Versuchsverband des ObdL*, unité d'élite chargé des missions spéciales et du parachutage d'agents derrière les lignes adverses. Cette affectation prouve nettement les qualités de pilote de ce Néerlando-indonésien et la confiance à lui accordée par ses supérieurs. Le 3 novembre 1943, De Graaff sera cependant sérieusement blessé à la jambe lors de la chute de son B-71 (la version tchèque du Tupolev SB-2 construit sous licence) DR+PG (Wk.Nr 230) dans le nord de la Crimée. Ses blessures l'éloigneront du front pendant quelques mois.

En février 1944, la *Versuchsverband des ObdL* est englobée dans la tout aussi fameuse KG 200 et De Graaff et ses camarades vont multiplier les missions aussi audacieuses que secrètes au sein du *Kommando* Maria du I./KG 200. Volant dans des appareils souvent étrangers et vierges de tout marquage, ils amènent des agents parachutés au-dessus de leurs objectifs avant de les y abandonner.

Willem Eduard De Graaff aurait encore eu le temps en 1945 d'être entraîné sur chasseur à réaction. Lors de la capitulation allemande, il pourra se cacher un temps en Allemagne avant de gagner l'Amérique du Sud. C'est à ce moment, hélas, que l'on perd sa trace [7].

Johannes Antonius Kuhn

Johannes Antonius Kuhn, né à Amsterdam le 15 novembre 1908, allait également survivre à la Seconde Guerre mondiale. Ayant obtenu le brevet de pilote militaire en 1932, il avait postulé en 1937 pour l'aviation des Indes Néerlandaises, devant y servir six années. Il y fut accepté le 14 août. Dans la colonie, le sous-officier de réserve vola sur bombardier Martin modèle 139 mais, dès 1938, il ne put supporter le climat tropical et dut être rapatrié. En 1939, il se rengageait dans la Militair Luchtvaart, étant d'abord au I-2 LvR (unité de reconnaissance équipée de Fokker C-5 et de Koolhoven FK-51); fin 1939, il était muté au V-2 LvR (une unité de chasse) et se réentraîna donc comme chasseur. Au début de 1940, il pilotait un Douglas DB-8A (version pour l'étranger du Northrop A-17). Les Pays-Bas en avaient

(6) Une autre source donne le Wk.Nr 27091. À noter que, dans leur ouvrage collectif sur les JG 1 et JG 11, Prien et Rodeike donnent le patronyme de « Fw. Dr. Johann Vliegner » à ce Néerlandais !

(7) Peut-être devint-il, comme plusieurs « fuyards », pilote de ligne dans une compagnie sud-américaine?

Hollandais

Johannes Antonius Kuhn

commandé dix-huit exemplaires. Il est cependant étonnant de voir ce type d'appareil servir comme chasseur alors qu'il était prévu comme bombardier biplace... C'est en fait le manque d'appareils de chasse qui força les responsables néerlandais à cette mesure drastique.

La participation de Kuhn (surnommé « Bulletje », petit gros, par ses camarades) aux combats de mai 1940 furent très courts. Dès le 10 mai, avec son radio le sous-officier Staal, il fut abattu près de Pijnacker (probablement par un Bf 110 du II./ZG 1). Les deux aviateurs purent évacuer leur Douglas DB-8A (n° 392) mais le pilote se blessa si grièvement au genou à l'atterrissage qu'il dut demeurer de longs mois à l'hôpital. Considéré comme guéri en 1942, il fut mis à pied le 15 octobre, ayant été déclaré inapte pour l'aviation. Le même jour, il postulait pour la Luftwaffe. Quelle fut donc sa motivation? En 1944, lors de son interrogatoire par les Britanniques, il avancera que son épouse allemande l'avait poussé à faire ce choix. Mais on peut penser que cette déclaration n'était qu'une pure excuse.

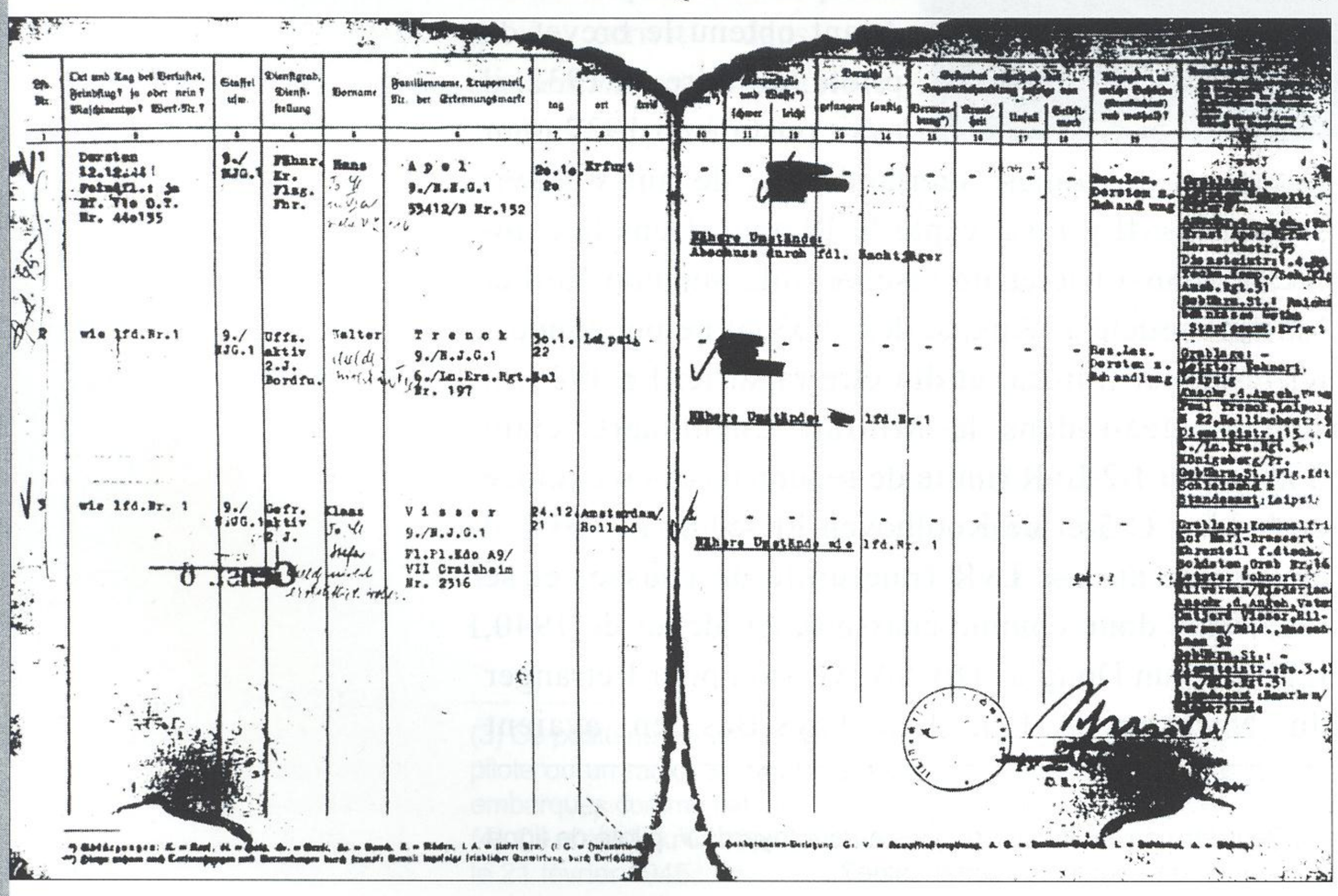
A nouveau, bien que Kuhn ait eu derrière lui un relativement long passé d'aviateur, les Allemands ne lui firent pas grâce d'un réécolage ! D'octobre 1942 à avril 1943, il fut au *Flieger-Ausbildung-Regiment* 63 de Toul avant de passer à Prenzlau à la *Flugzeugführerüberprüfungschule*. Ensuite, il fut affecté jusqu'en janvier 1944 à la *Schlachtgeschwader* 101, unité d'écolage pour appareils d'appui au sol (équipée de Fw 190 et de quelques Hs 129) basée à Orly. Après un passage à l'école de Quedlinburg, notre Néerlandais fut transféré à l'*Überführungsgruppe West*, une unité de convoyage créée à la mi-1943 et chargée de transférer vers les unités de front divers appareils produits (ou réparés) dans les usines. L'*Überführungsgruppe West* comprenait quatre escadrilles, Kuhn étant à la troisième.

Il faut bien reconnaître que le Néerlandais arrivait à un très mauvais moment. Dans les semaines qui précédèrent le 6 juin 1944, les pilotes de convoyage durent compter sur les intrusions de chasseurs alliés venant leur chercher noise. Plusieurs furent abattus de la sorte. Lorsque les appareils se posaient sur des aérodromes français, ils étaient souvent la cible des bombardiers. Après le débarquement du 6 juin, l'*Überführungsgruppe* dut abandonner ses avant-postes et se replier dans le Reich. La qualité de ses pilotes déclina progressivement et les pertes avoisinèrent les 35/40% ! Kuhn était d'autant plus déprimé que, basé à Langendiebach, il voyait régulièrement le décollage des Heinkel 111 de la TG 30 partant ravitailler les poches allemandes de l'Atlantique. Bien peu en revenaient...

Il décida donc de déserter. Pour ce faire, il attendit l'occasion favorable qui survint le 30 août 1944. Ce jour, il faisait partie d'une formation de quatorze Fw 190A-8 devant renforcer la JG 26 à Bruxelles-Melsbroeck. Kuhn monta dans le Wk.Nr 171747. Le temps était fort mauvais. À 11h30, notre homme décolla vers la Belgique. Il survola Aix-la-Chapelle et Ostende et vira vers l'ouest. Quasi au ras des flots, il traversa la mer du Nord. Pour éviter d'être pris pour cible par la DCA, il ne désira pas atterrir sur un aérodrome et alla se poser près de Moncton dans le comté de Kent. Ce fut un parfait atterrissage sur le ventre, sa machine toute neuve étant très légèrement endommagée. Elle allait recevoir la désignation britannique AM230 et être exposée à plusieurs reprises, aussi bien en 1945 à Farnborough qu'en 1946 au Science Museum de South Kensington. L'appareil sera certainement ferraillé par la suite.

Quant à Kuhn, il demeura jusqu'en 1949 comme prisonnier en Angleterre. Dans les années 1980, il fut accepté par l'amicale des vétérans de l'aviation militaire néerlandaise. Ses pairs durent passer l'éponge sur son « intermezzo » dans la Luftwaffe...

Rapport de perte (*Verlustmeldung*) de l'équipage de Klaas Visser.



Lfd. Nr.	Ort und Tag der Verletzt., Feindflug? ja oder nein? Maschinentyp? Werk-Nr.?	Staffel usw.	Dienstgrad, Dienststellung	Vorname	Familienname, Truppenteil, Nr. der Erkennungsmarke	tag	ort	Kreis	Verletzung schwer	Verletzung leicht	Verwundet gefangen	Verwundet feindlig	Verletzung infolge Dienstbeschädigung Verwundung	Krankheit	Unfall	Geschlechtskrankheit	Begraben auf welcher Begräbnisstätte (Friedhof, Ehrenfriedhof) und wohin?	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
V 1	Dorsten 12.12.44! Feindfl.: ja Mr. Tie O.T. Nr. 44e135	9./ NJG.1	Fähnr. Kr. Flug. Fhr.	Hans	A p e l 9./N.J.G.1 55412/3 Kr.152	20.10. Fo	Erfurt		-	-	-	-	-	-	-	-	Ers.Lag. Dorsten z. Behandlung	
									Höhere Unständ: Abschuss durch fdl. Nachtjäger									
R	wie lfd.Nr.1	9./ NJG.1	Offz. aktiv 2.J. Bordfu.	Walter	T r e n c k 9./N.J.G.1 6./Ln.Ers.Rgt. Nr. 197	30.1. 22	Leipzig		-	-	-	-	-	-	-	-	Ers.Lag. Dorsten z. Behandlung	
									Höhere Umständ		wie lfd.Nr.1							
V 2	wie lfd.Nr. 1	9./ NJG.1	Gefr. aktiv 2 J.	Klaas	V i s s e r 9./N.J.G.1 Fl.Pl.Hdo A9/ VII Crailsheim Nr. 2316	24.12. 21	Amsterdam/ Holland		-	-	-	-	-	-	-	-		
									Höhere Umständ		wie lfd.Nr. 1							

La chasse française 1945 - 1950

Lorsque la guerre quitte le sol français, fin 1944, le pays est dans le délabrement le plus complet. L'industrie aéronautique a souffert de l'occupation, tout particulièrement en raison de l'isolement de ses ingénieurs. Bien que certains bureaux d'études aient poursuivi leur travail sur différents projets, souvent de manière occulte, les ingénieurs français n'ont suivi les progrès technologiques que comme spectateurs.

Comme les Alliés, ils combleront une bonne partie de leur retard en mettant la main sur les programmes allemands – et leurs responsables.

Bien que le rééquipement de l'aviation militaire ne consitutue pas une priorité dans un pays en reconstruction qui souffre de restrictions, le gouvernement cherche à relancer rapidement l'industrie aéronautique nationale. Pour deux raisons : d'abord, elle est créatrice d'emplois, ensuite, il s'agit d'une industrie de pointe, dont les retombées technologiques dans d'autres domaines sont très positifs.

En 1945, l'armée de l'Air n'aligne plus aucun avion de combat de conception nationale. C'est en février 1939 que pour la première fois, l'armée de l'Air a intégré dans son inventaire un avion de chasse étranger, le Curtiss H-75A. Avec le gel de la construction aéronautique en métropole et le réarmement de l'aviation par les Alliés, les appareils français ont progressivement disparu de la première ligne.

Il faudra attendre 1952 pour revoir un avion de combat de conception et de réalisation entièrement nationales entrer en service : l'Ouragan. Et il faudra attendre 1978 et le retrait des derniers F-100 pour que l'armée de l'Air n'aligne que des avions de combat français.

Il y a d'abord queques ratés, comme la remise en route des chaînes de production du Focke-Wulf Fw 190, connu en France sous l'appellation de NC-900. Le GC 3/5 *Normandie-Niémen*, dont les Yak-3 offerts par Staline sont à bout de souffle, est choisi pour être transformé sur ce matériel. Grave erreur psychologique ! Les pilotes du *Neu-Neu* n'ont aucune envie de piloter des machines qu'ils se sont évertués à éradiquer des cieux de Prusse-Orientale. Bilan, la casse est telle que la machine est rapidement retirée de l'inventaire. Officiellement, on dira que les moteurs BMW ont été trop bien sabotés par les ouvriers français (ce qui n'est d'ailleurs pas entièrement faux)...

En attendant la remise en route de nos usines, notre industrie et nos pilotes se font la main sur le Vampire, dont l'apparition au sein de l'armée de l'Air représente un important pas en avant dans la reconstruction de notre force aérienne. L'affaire se déroule en quatre temps :

1) prêt par la RAF de 120 Vampire Mk. 1 et FB.5;
2) assemblage par la SNCASE de 82 FB.5 à partir d'éléments fournis par de Havilland;
3) construction sous licence de 120 machines;
4) construction de 247 Mistral, version francisée du Vampire à réacteur Hispano-Suiza Nene (licence Rolls-Royce).

Cette dernière étape est facilitée par le financement de 75 machines par les États-Unis dans le cadre du PAM (plan d'assistance mutuelle ou MDAP), autorisé en octobre 1949 à la suite de la signature du traité de l'Atlantique Nord (4 avril).

D'ailleurs, tout comme les commandes françaises aux constructeurs US en 1940 ont eu un effet bénéfique sur la modernisation de l'industrie aéronautique américaine, les capitaux venus d'outre-Atlantique vont donner un véritable ballon d'oxygène à nos constructeurs. Il ne faut pas oublier que les Dassault Ouragan et Mystère IV vont bénéficier dans une large mesure des libéralités américaines.

Dès lors, l'aviation française se développe selon deux axes : les forces mises à la disposition de l'OTAN, équipées de matériel américain, et les forces de défense aérienne du territoire équipées de matériel français.

Trois mois après la fin de la Seconde Guerre mondiale, un conflit larvé éclate en Extrême-Orient. L'engagement français en Indochine va se révéler très pénalisant pour l'armée de l'Air, contrainte d'entretenir un corps expéditionnaire alors qu'elle poursuit sa modernisation dans le cadre de l'OTAN. Le général Fay, chef d'état-major de l'armée de l'Air, posera très clairement le problème en 1953 : « *L'OTAN d'abord, l'Indochine, s'il en reste* ».

Un Vampire FB.5 (VX971), codé 4A-A, du GC 1/4 *Dauphiné* à Friedrichshaffen, en 1950.
(Archives Aéro-Journal)

REÇU 5 SUR 5

Transport

Enfin un article sur le transport français en 39/40 ! Merci de rappeler que l'armée de l'Air ne comportait pas que des chasseurs, des bombardiers et des avions de reconnaissance, comme on pourrait souvent le croire. Je me permets d'apporter ici quelques remarques.
À la déclaration de la guerre, le GIA 601 comptait huit Potez 650 et le GIA 602 six. Juste avant son départ en métropole, le 23 septembre 1939, le GIA 601verse trois appareils (dont très certainement le n° 2 et le n° 8 que vous citez) à son homologue. En fait, seuls trois appareils (n° 4, 5 et 7) quittent Alger pour Istres. D'ailleurs, celui du chef de détachement, le capitaine Lanco, est contraint de se poser en Sardaigne, sur ennuis techniques. L'équipage est rapatrié par voie maritime et le GIA 602 reverse l'appareil n° 9 en remplacement. Le GIA 601 complète sa dotation avec cinq Farman 224 et s'installe à partir du 3 novembre sur le terrain de Pujaut. Ces huit appareils rejoignent ensuite Calais, et aucun n'est donc laissé à Avignon avant l'arrivée du GIA 602.
La photo page 13 est légendée comme représentant le Potez 650 n°11 en 1942. Or, cet appareil a été détruit à Rhodes le 30/08/41. Le profil de la page 16 représente d'ailleurs le même appareil, présenté cette fois comme le n°15. À mon humble avis, il ne s'agit ni de l'un ni de l'autre, mais plutôt du n° 12.
Enfin, dans l'inventaire des flottes civiles de la page 14 (dont la source n'est malheusement pas citée), il est surprenant de noter un nombre important d'appareils encore « réquisitionnés » le 1/09/40 alors que les GAT ont été démobilisés le 23/06/40, et les appareils rendus aux compagnies. Par ailleurs, on trouve dans cette liste des appareils radiés en 1938.

Pierre Dumollard

Paul, Betty, Frank et les autres

Dans l'article « Quand Harry rencontre Sally... » publié dans le n°14, vous indiquez que le seul avion japonais à être « passé entre les mailles » du système du colonel McCoy était le Kawasaki Ki.100. Ce n'est pas tout à fait exact. Certains avions, restés au stade expérimental ou mis en service en nombre très réduit, sont passés inaperçus durant le conflit. D'autres, connus depuis longtemps, n'avaient pas besoin de nom de code. Enfin, certains avions apparus dans les dernières phases de la guerre ne reçurent aucun surnom. C'est le cas du Ki.100, même si certains auteurs lui affectent le surnom « Tony » du Ki.61.

S. Lhote (Hauts-de-Seine)

Vous joignez une liste, sans doute non exhaustive comme vous le précisez, de 26 appareils qui n'ont en effet reçu aucun nom de code. Toutefois, l'auteur de l'article cité s'est mal exprimé. Il fallait comprendre que le Ki.100 fut le seul avion opérationnel à n'avoir pas été baptisé par McCoy. Ceux que vous citez sont tous des appareils expérimentaux ou d'entraînement construits à un tout petit nombre d'exemplaires.

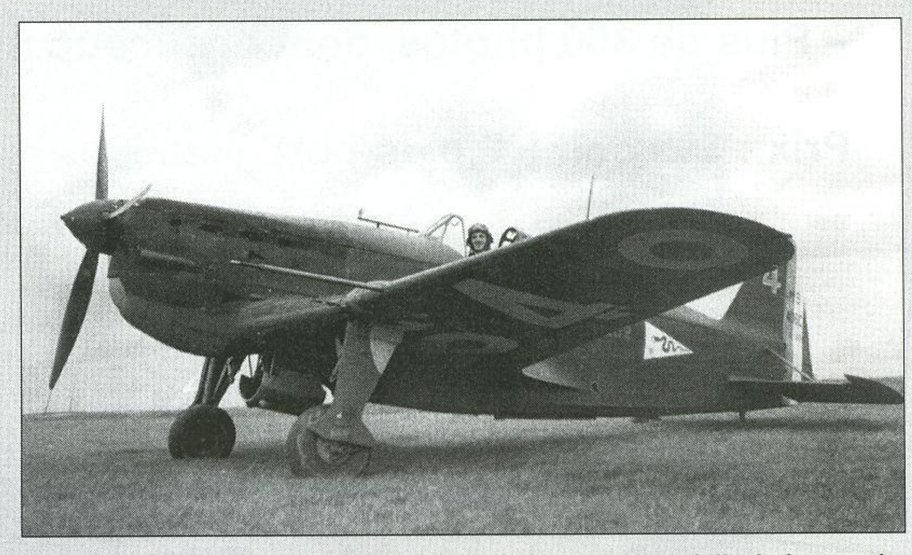
Le Nakajima Ki.87, intercepteur à haute altitude, demeura au stade de prototype unique. L'appareil fut capturé par les Américains à Chofu et transféré aux États-Unis. On distingue le volumineux turbocompresseur installé sur le côté droit du capot.

Prem's !

La page 36 de votre n° 15 m'a... interpelé ! Plus précisément, la parenthèse dans la légende accompagnant le Morane 406. Vous y placez la mention, exacte je le sais : « La première *[victoire]* du groupe *». Mais, n'aurait-il pas été plus exact encore de remplacer cette mention par la suivante :* « La première de l'armée de l'Air depuis le début du conflit *».*
Car il est le premier ! J'ai conservé un long article (du 15 septembre 1964) de notre journal régional, le Midi Libre, *intitulé : « Le pilote français qui abattit en 1939 le premier avion allemand est Lozérien ». C'était le 24 septembre 1939 et le pilote était A. Combette. J'ai côtoyé pendant deux mois Antonin Combette, fin 1942. Si cela n'a jamais été mentionné auparavant dans votre revue, ce serait honorer sa mémoire que d'ajouter cette information (que vous devez bien sûr connaître) dans un prochain numéro – en un mot, lui rendre «sa » première victoire pour l'armée de l'Air.*

J. Batut (Hérault)

Il n'y a ni omission ni erreur dans notre légende. Antonin Combette a remporté la première victoire de son groupe (le GC I/3), mais au palmarès de l'armée de l'Air, il a été devancé par trois pilotes : adjudant Villey et sergent-chef Casenobe du GC II/4 (deux Bf 109 en collaboration le 8 septembre) et sergent-chef Legrand du GC II/5 (un Bf 109 le 20 septembre).



La victoire d'Antonin Combette fut largement médiatisée par le service cinématographique des Armées et les quotidiens de l'époque. On le voit ici poser pour des correspondants de guerre à bord de son Morane 406 n° 252, avec lequel il remporta sa victoire du 24 septembre 1939.

De Woensdrecht à Mengen

À propos de l'article « Massacre à Amsterdam » paru dans le n° 15, je possède une copie du carnet de vol du *Leutnant* Klaus Wünsch. À la date du 3 mai 1943, on peut y lire :
Décollage 17.21 - Durée du vol 58 mn. Remarques : 1 Ventura abattu.
Pour le terrain de départ et de retour, je lis « Woensdrecht », mais je ne suis pas certain à 100%.
Une question pour terminer. Un contrôleur aérien de l'aéroport de Mengen demande si l'on peut identifier les unités de l'armée de l'Air qui y étaient basées juste après la guerre. Il y avait des Do 335 (Dornier utilisa aussi ce terrain pour des essais de cet appareil) et des B-26. Merci.

F.M. Schell - F.M. Schell Transport & Aerospace Books - Frühlingstr. 13 - D-73095 Albershausen

Beauvais-Tillé

Notre association recherche tous documents relatifs au terrain de Beauvais-Tillé (Oise), de septembre 1939 à mai 1945.
Par ailleurs, nous recherchons aussi des information sur les opérations de la KG 6 de fin avril 1942 à avril 1943, et en particulier sur la disparition de l'*Unteroffizier* Sailer, lors d'une mission le 17 janvier 1943.

Les Maquettistes du Beauvaisis
Tour A3 - 4 ave Jean-Moulin
BP 90253
60002 BEAUVAIS CEDEX

REÇU 5 SUR 5

Que sont nos avions devenus, que nous avions de si près tenus ?

Suite à l'article paru dans le dernier numéro d'Aéro-Journal, voici quelques détails supplémentaires sur l'identité des appareils transférés à la *British Purchasing Commission*. Il s'agit là de machines dûment identifiées, reliquat de commandes en partie livrées.
- Martin 167-A3 : n° 284 à 296
- Curtiss H-751 : n° 65 à 78, 91, 95, 98 à 131
- NAA-64 : n° 112 à 125

Il y a également lieu de rajouter des pièces détachées et fournitures diverses pour ces mêmes appareils.
Le "bilan" des autres H-751 s'établit donc de la manière suivante :
- n° 1 à 58 : déjà livrés;
- n° 59 à 64, 83 à 86, 88 à 90, 92 à 94 détruits en 1942 à Fort-de-France;
- n° 79 à 82, 84, 87, 96 et 97 récupérés intacts, car en caisses à Fort-de-France et à Pointe-à-Pitre et expédiés par voie maritime à Casablanca (5) en 1944 et à Marseille (3) en 1945. J'ignore leur sort après leur arrivée.

Autres commentaires : Sur les 230 Brewster 340 commandés, 100 seulement étaient destinés à l'Aéronautique navale.
Il me semble d'autre part peu probable que les CW-77 aient été destinés à l'armée de l'Air, car le LV Lainez, officier d'Aéronautique navale, avait été détaché à l'usine Curtiss de Buffalo pour superviser les modifications apportées aux appareils.
Les Stinson 105 étaient tous des appareils civils d'occasion rachetés par l'Aviation Manufacturing Corporation qui avait passé un contrat avec la commission française d'achat. Les numéros des appareils ne sont pas des numéros de série, mais les immatriculations civiles US amputées du préfixe NX. Trente-trois d'entre eux furent chargés en caisse sur le *Béarn* et la *Jeanne d'Arc* et, après avoir passé 3 ans dans des entrepôts des Antilles, ils furent envoyés à Casablanca et à Marseille. Une vingtaine de ces Stinston servirent après guerre dans l'Aéronautique navale et notamment au sein de l'escadrille 50S de Lanvéoc-Poulmic.
Dernier point enfin, une commande de 50 OS2U-1 Kingfisher avait également été prévue mais elle fut annulée le 29 mai 1940.

Lucien Morareau (Alpes-Maritimes)

Merci de ces précisions. Cependant, notre article traitait essentiellement du devenir des avions commandés par la France et de l'utilisation qu'en ont fait les end users, *parfois parmi les plus inattendus.*
Vous faites en outre une confusion entre la liquidation de la French Air Commission *au profit de la* British Purchase Commission *et le transfert du solde des contrats français au profit de la Grande-Bretagne. Les appareils que vous citez (Martin 167F, H-751...) avaient déjà été payés par la FAC aux constructeurs respectifs au moment de l'armistice et furent remboursés, rubis sur l'ongle, par la BPC en date du 12 août 1940. Notre article concernait surtout les appareils commandés, mais non encore construits au 25 juin 1940, donc non payés par les Français.*
Il est amusant de noter que le M.167F n° 285, cédé aux Anglais et remboursé par les soins de la BPC, figure dans les appareils existant en caisses, mais incomplets, à Casablanca sur un état daté d'avril 1941. Les Anglais ont-ils racheté les pièces qui nous manquaient ?
En ce qui concerne les Kingfisher, à notre connaissance aucun contrat n'a jamais été signé; la commande ne peut donc pas avoir été annulée.

Nous en avons pris pour notre « grad »

Comme nous l'ont fait remarquer plusieurs lecteurs à propos du groupe Kuhlmey, ce n'est évidemment pas le siège de Stalingrad que les Soviétiques réussissent à lever en janvier 1944, mais celui de Léningrad (page 41).

Jean Forget nous précise également que Hugin et Mugin (page 49) sont, dans la mythologie nordique, les deux corbeaux qui rapportent à Odin ce qui se passe partout dans le monde.

Sur l'abum de nos lecteurs

Après accord avec M. Georges de Wally, je vous adresse un tirage d'un Storch aux couleurs américaines, de passage sur le terrain de Grenoble-Eybens en 1945 (ce terrain n'existe plus). Peut-être un lecteur en sait-il un peu plus sur cet avion ?

J-F. Oller (Isère)

Arado 234

Précisions sur les appareils apparaissant sur les états des pertes de la Luftwaffe, dressés en date du 23 mars 1945, communiquées par Winfried Bock :

- 05.10.44	140155	F1+AT	9./KG 76	Ufz E. Siehnhold	Burg	Acc. att.
- 12.10.44	140116	F1+BS	8./KG 76	Lt H-E. Arndt (†)	Rechlin	Accident
- 10.11.44	140170	F1+GS	9./KG 76	Ufz K. Pritschet (†)	Burg	Accident
- 19.11.44	140327	F1+DS	9./KG 76	Ufz L. Rieffel	Burg	Accident
- 25.11.44	140304	?	1./VVobdL	FjFw W. Wendt (†)	Oranienburg	Accident
- 23.12.44	140319	F1+OR	7./KG 76	Ufz K. Dorn (†)	Buckau	Accident
- 24.12.44	140169	F1+QS	7./KG 76	Fw H-H.Wehrkamp (†)	Alt-Lönnewitz	Acc. att.
- 27.12.44	140161	F1+KT	9./KG 76	Lt E. Dick	Münster-Hand.	Acc. déc.
- 31.12.44	140352	NM+BZ	7./KG 76	Fw E. Hilsmann (†)	Burg	Accident
- 03.01.45	140345	F1+RP	6./KG 76	Ufz B. Nagel	Burg	Acc. att.
- 20.01.45	140309	F1+FT	9./KG 76	Oblt F. Fendrich	Münster-Hand.	Collision sol
- 23.01.45	140115	F1+AU	III./EKG 1	Hpt K-H. Millahn	Alt-Lönnewitz	Acc. déc.
- 27.01.45	140307		Kdo Sperling			Att. forcé (70%)
- 11.02.45	140459	4U+DH	1.(F)/123	Hpt H. Felde (†)	Rheine	Abattu Tempest
- 13.02.45	140145		VVobdL	Hpt J. Bisping (†)	Oranienburg	Accident
				Hpt A. Vogel (†)		
- 17.02.45	140463	T5+GH	1.(F)/33	Oblt H. Schmidt (†)	Burg	Acc. att.
- 21.02.45	140175		III./KG 76			Att. forcé (50%)
- 22.02.45	140845		III./KG 76			Abattu DCA
- 25.02.45	140456	F1+FS	8./KG 76	Ufz A. Przetak (†)	Bohmke	Abattu P-51
- 02.03.45	140178	F1+QT	9./KG 76	Lt E. Rögele (†)	Recke	Abattu Tempest
- 02.03.45	140166	F1+ET	9./KG 76	Oblt A. Stark	Lippstadt	Panne carbu.
- 07.03.45	140352	F1+AV	III./EKG 1	Oblt H. Heinke (†)	Delitzsch	Accident
- 09.03.45	140589	F1+AS	8./KG 76	Obfw F. Bruchlos	Remagen	Abattu DCA
- 12.03.45	140351		III./KG 76		Achmer	Att. forcé (15%)
- 17.03.45	140180		III./KG 76		Burg	Accident
- 21.03.45	140598	F1+ET	9./KG 76	Hpt J. Regler (†)	Westerkappeln	Accident
- 23.03.45	140341		1./FAGr 5		Stavanger	Accident (80%)

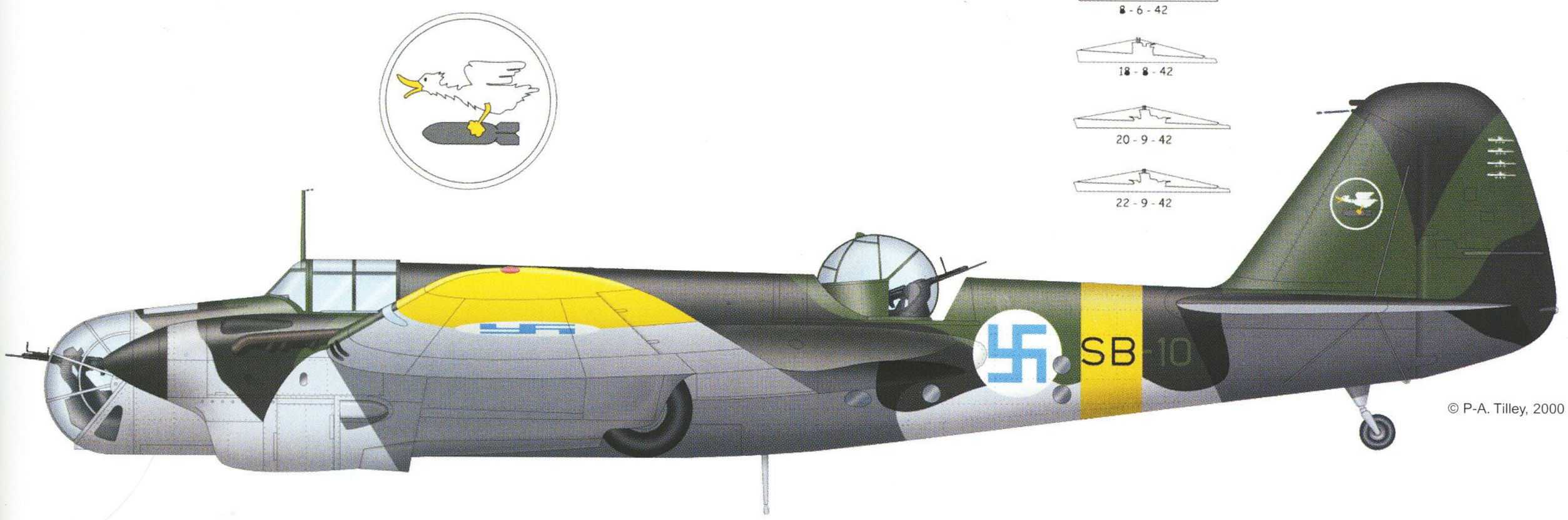
On notera que certains avions codés « S » au III./KG 76 sont notés comme appartenant à la 9ème *Staffel* et non à la 8ème.
Cette liste est bien sûr incomplète; par exemple, le III./KG 76 a perdu au moins 6 autres appareils entre le 15 septembre 1944 et le 24 janvier 1945, dont quatre abattus (dont le Wk.Nr. 140325) et deux autres endommagés en combat dans la seule journée du 23 janvier.

En bout de piste

Un « aiguilleur du ciel » de l'aéroport de Francfort commence à s'énerver. Non seulement il exige que le pilote du Superconstellation des American Airways connaisse d'avance l'emplacement qui lui est réservé, mais aussi comment y parvenir sans son assistance. Le « Connie » s'immobilise à l'extrémité de la piste.
Contôle : *NCxx, qu'est-ce que vous faites ? Allez vous parquer immédiatement.*
Connie : *NCxx au contrôle, je ne sais pas où.*
Contrôle : *NCxx, vous n'êtes jamais venu à Francfort avant ?*
Connie : *Si, une fois en 1944, mais je ne me suis pas arrêté !*

À quoi sert l'hélice ?
À rafraîchir le pilote. Qu'elle s'arrête et vous verrez qu'il va se mettre à transpirer !

SB-2 contre sous-marins soviétiques



© P-A. Tilley, 2000

Même si la lutte aéronavale a surtout été l'affaire des principales nations belligérantes, les autres pays n'ont pas pour autant ignoré cet aspect de la guerre aérienne. La Finlande en est un bel exemple. Au cours de la Guerre de Continuation qui commence le 25 juin 1941, l'Ilmavoimat met sur pied une unité spécialisée, l'escadron LeLv 6 dont les trois escadrilles sont basées à Turku. La deuxième escadrille est plus spécialement chargée de la lutte antinavire et antisousmarine. Elle est équipée de SB-2 M-103, avions d'origine soviétique capturés quelques mois auparavant au cours de la Guerre d'Hiver. Un pilote de cette escadrille, le capitaine Birger Ek va particulièrement se distinguer. Pilote militaire depuis 1935, il est âgé de 30 ans en 1941 et s'est déjà forgé une solide expérience l'année précédente au sein de l'escadron LLv 44 équipé de Bristol Blenheim. Peu avant le début de la Guerre de Continuation, il est muté comme commandant d'escadrille à l'Er.LLv (escadron détaché) mais sert aussi d'instructeur sur SB-2, dont les premiers exemplaires entrent alors en service après avoir été recondionnés. Quand l'Er.LLv est redénommé LeLv 6 le 25 juin 1941, Ek prend alors à la tête de la deuxième escadrille, la 2./LeLv 6.

Ek va mettre un an avant de sortir de l'anonymat. Après avoir vainement patrouillé pendant des mois au-dessus de la mer Baltique, enfin, le 8 juin 1942, Ek repère un sous marin soviétique naviguant en surface au sud de Pellinki. Il largue alors sa charge de profondeur, mais elle rate d'une cinquantaine de mètres le sous-marin qui s'empresse alors de plonger. Ek revient dans la zone une demi-heure plus tard accompagné d'un équipier, le lieutenant Palosuo. Ils ont alors la surprise de voir le sous marin encore en surface. Ek attaque le submersible une nouvelle fois et largue une charge de profondeur qui explose juste en dessous de la ligne de flottaison. Le sous-marin disparaît et refait surface en affichant un angle de 45 °. Le Lt Palouuo renchérit avec une autre charge et rapidement des bulles d'air et de l'huile remontent à la surface. Convaincus d'avoir coulé le navire, ils rentrent à la base et le sous-marin est accordé à Ek. En fait, le SC-406 n'a subi que des avaries et parvient à rejoindre la Cronstadt le 6 août.

Le 18 août 1942, Ek surprend en surface un sous-marin entre Suursaari et Tytäarsaari. Il arrive à endommager le SC-407 qui perd son périscope dans la bataille. Le soir du 20 septembre, au cours d'une patrouille, il surprend un autre submersible, le S-12, l'un des plus gros sous-marins déployés par les Soviétiques au sein la flotte de la Baltique. Malgré deux charges lancées, le S-12 parvient à rejoindre Cronstadt avec des dommages mineurs, mais en traînant une large tache d'huile derrière lui, probablement volontaire. D'autres attaques sont menées par le capitaine Ek. La première, le 22 septembre, sans succès contre un sous-marin naviguant au sud d'Helsinki, et malgré deux attaques et un ravitaillement à la base, les Soviétiques ne laisseront que quelques débris flotter sur l'eau. Le 11 novembre, il intercepte un autre sous-marin près des côtes estoniennes, mais, après une attaque et le lancer de deux charges (dont une refusera d'exploser), il ne peut poursuivre son attaque à cause des conditions météorologiques. Pour ces actions, Ek reçoit la plus haute décoration finlandaise, la Croix de Mannerheim (n° 106), le 8 mars 1943 pour son palmarès personnel mais aussi pour le récompenser les résultats de son unité qui a revendiqué quatre autres sous-marins soviétiques. Le 21 octobre 1943, il réalise la 1 000ème sortie de la 2./LeLv 6 avec son équipage composé du sergent Peltonen (mitrailleur) et du lieutenant Halla (observateur). Il cède peu après le commandement de la 2./LeLv 6 au capitaine Härmälä. Birger Ek décède en juillet 1990.

Texte : Philippe Listemann

Photo : le capitaine Ek (au centre) avec son équipage lors de la 1 000ème sortie de la 2./LeLv 6, le 21 octobre 1943. (Collection E. Ritaranta)

Curtiss H-75A-3 n° 314
Avion personnel du commandant du GC I/4
Commandant Guy Fanneau de La Horie puis commandant Paul Stehlin
Dakar-Ouakam, 1941.

© P-A. Tilley, 2000